



جناب آقای مهندس پیروز نوایی

دبیر محترم انجمن کارفرمایان تولید، تامین کنندگان مواد اولیه و زنجیره ارزش صنایع لاستیک کشور
بدینوسیله انتخاب شما را به سمت فوق تبریک می گویم. از خداوند بزرگ
برایتان موفقیت های روز افزون خواستارم.

حشایار نظریان / مدیر مسئول روزنامه «دنیای خودرو»

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

حتی اگر شده پول چاپ کنید اما صنایع مولد را نجات دهید!

آرش محبی نژاد: بحران نقدینگی، قطعه سازان را در آستانه تعطیلی قرار داده؛ تزریق فوری نقدینگی حتی اگر پول چاپ کنید، شرط حیات صنایع مولد است و تورمزا نیست...
۱۲ صفحه

با رشد ۴۳ درصدی در فصل بهار رقم خورد: درآمد عملیاتی ۹۱ همتی «ایران خودرو»

شرکت ایران خودرو به عنوان بزرگترین خودروساز کشور، صورت های مالی دوره سه ماهه منتهی به خرداد...
۵ صفحه

رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط و بازیافت مطرح کرد: احتمال اسقاط ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان سال

اگر برنامه واردات ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو به طور کامل اجرا می شد، مصرف حدود ۳۰۰ تا...
۳ صفحه

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو
با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

بیمه بدنه خودرو، سپری ایمن در برابر حوادث احتمالی

۲ صفحه

نگاهی به خودروهای پرطرفدار در بازار جهانی

کدام سگمنت از خودروها مورد توجه خریداران است؟

فویس شده عقیل مصطفایی

۱۲ صفحه



نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار

خودرو و اقتصادی همچنان پشت درهای بسته!

در جهان امروز، میزان رفاه اجتماعی و توسعه پایدار،
به طور جدی با دسترسی به فناوری های نوین و
ابزار های حمل و نقل ایمن و کارآمد گره خورده...
۲ صفحه

تیرهای امروز

Tiles

سامانه تاکسی اینترنتی

شهرداری تهران رونمایی شد

هوشمندسازی، اولویت سازمان تاکسیرانی

۱۵ صفحه

کاهش اختلاف قیمت خودرو بین کارخانه و بازار

۱۰ صفحه

در بازار روز گذشته، فونیکس آریزو ۸ اکسلنت ارزان شد زیان قابل توجه خودروسازان در فصل بهار

۷ صفحه

به بهانه افزایش تقاضا برای نسل جدید «CLA»:

بازار سدان های جمع و جور آلمانی گرم شد

۶ صفحه



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM

BORN FOR MORE

TXL | بالذت برانید



است؛ زیرا پورشه فعلاً گیربکس دستی را فقط به مدل‌های خاص مثل کررا T و GT3 محدود کرده است. مدل‌های 4S جدید همچنین به صورت استاندارد به آگزوز اسپرت و ترمزهای بزرگ‌تر از مدل کررا GTS قبلی مجهز شده‌اند؛ مانند قبل، کمک‌فنرهای تطبیقی، دیفرانسیل لغزش محدود عقب و رینگ‌های ۲۰ و ۲۱ اینچی استاندارد هستند؛ در حالی که سیستم تعلیق اسپرت، فرمان‌پذیری محور عقب، پکیج اسپرت کرونو و ترمزهای سرامیک کربنی به صورت آپشن ارائه می‌شوند. باین حال، تارکا 4S به صورت استاندارد از فرمان‌پذیری محور عقب برخوردار است.

پس از فیس لیفت سال گذشته خانواده ۹۱۱، پورشه حالا مدل‌های چهار چرخ محرک کررا S جدید شامل 4S کوپه، کابریولت و تارکارا رونمایی کرده است؛ مانند مدل‌های محرک عقب کررا S، مدل‌های جدید چهار چرخ محرک هم از موتور ۳ لیتری ۶ سیلندر تخت توئین توربو با ۴۸۰ اسب بخار قدرت و ۵۳۰ نیوتون متر گشتاور بهره می‌برند. به گفته پورشه، این افزایش قدرت به لطف اینتر کولرهای برگرفته از ۹۱۱ توربو حاصل شده است. قدرت این موتور حالا با کررا GTS قبلی برابر است؛ هرچند گشتاور کمتری دارد. مانند مدل‌های دیفرانسیل عقب، تنها گیربکس قابل انتخاب، یک دوکلاچه هشت سرعته



توان بیشتر برای پورشه ۹۱۱ کررا «اس ۴»

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بیمه بدنه خودرو، سپری ایمن در برابر حوادث احتمالی

او تأکید کرد: «مالکان نباید تصور کنند قبض پارکینگ یا حضور نگهبان یک تضمین کامل حقوقی است.» فیض الهی افزود: «بیمه شخص ثالث برای جبران خسارت ناشی از حریق خودرو و مقصر یا سایر خودروهای گرفتار در آتش کفایت نمی‌کند؛ زیرا کارکرد اصلی آن جبران زیان وارد بر اشخاص ثالث است. بنابراین تنها بیمه بدنه است که خسارت مستقیم ناشی از آتش سوزی، انفجار یا صاعقه را برای خود مالک پوشش می‌دهد.» در ادامه وی تصریح کرد: «هر خودرویی بدون بیمه بدنه در محیط پرریسک پارکینگ عمومی شبیه سرمایه‌ای برهنه در برابر حادثه است. هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی یک رویداد آتش سوزی می‌تواند چند خودرو را از بین ببرد، کسب و کار پارکینگ را مختل کند، هزینه تعمیر سازه و تجهیزات را بالا ببرد و ناراضی‌های عمومی ایجاد کند.» وی در ادامه افزود: «در نبود بیمه مسئولیت برای پارکینگ و بیمه بدنه برای خودروها، بار مالی حادثه پراکنده و فرساینده روی دوش مالکان و سیستم حقوقی می‌افتد و روند مطالبه‌گری طولانی و پرتنش می‌شود.» فیض الهی گفت: «هر چی مالکان به بهانه کاهش هزینه از خرید بیمه بدنه صرف‌نظر می‌کنند و بعد از حادثه ناچار به پیگیری طولانی قضایی می‌شوند.» او توصیه کرد: «پیش از تمدید بیمه بدنه، شرایط استثنای فرانشیز و سقف تعهدات مطالعه شود و مدارک خودرو و بیمه در دسترس باشد. همچنین مالکان باید در صورت مشاهده نشستی یا نقص آشکار پیش از پارک خودرو اقدامات اصلاحی را به عمل آورند و از روشن گذاشتن طولانی مدت خودرو در فضای بسته بپرهیزند.» این کارشناس بیمه خودرو در پایان گفت: «مدیریت ریسک در پارکینگ عمومی یک مسئولیت مشترک است. بیمه بدنه برای مالک و بیمه مسئولیت برای پارکینگ، دو لایه اصلی دفاع هستند و بدون آن‌ها هرگونه حادثه‌ای می‌تواند به بحران مالی و اجتماعی تبدیل شود. گذار از رویکرد واکنشی به پیشگیرانه تنها با ترکیب فرهنگ‌سازی بیمه‌ای، سرمایه‌گذاری در ایمنی و نظارت منسجم شهری ممکن است.»



مهتری درخوش

m.darakhsh@autoworld.ir

افزایش رخداد آتش سوزی در پارکینگ‌های عمومی زنگ خطری برای شهروندان و مدیران شهری است؛ حادثه‌ای که می‌تواند طرف چند دقیقه چندین دستگاه خودرو را بسوزاند و آسیب جدی به اموال مردم بزند و موجی از دعوای حقوقی و خسارت مالی ایجاد کند. بیمه بدنه هنوز به عنوان یک ضرورت در ذهن بسیاری از مالکان خودرو جان‌نفته‌ها و این خلأ فرهنگی، همراه با کاستی‌های ایمنی پارکینگ‌ها، ریسک جمعی را بالا برده است. پارکینگ‌های عمومی به دلیل تراکم خودرو، مواد قابل اشتعال و احتمال نقص فنی، محیطی مستعد برای شروع و گسترش آتش هستند. یک اتصال کوتاه در سیم کشی، نشستی سوخت یا داغ شدن بیش از حد قطعه می‌تواند جرقه‌ای باشد که به سرعت به دریفی از خودروها سرایت کند. ناصر فیض الهی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی ابعاد مختلف این موضوع پرداخته است.

فیض الهی گفت: «سرعت گسترش آتش در چنین فضاهایی به خاطر تجمع گرما و نبود جریان مناسب هوای توند شوک‌آور باشد و زمان واکنش را محدود کند.» وی افزود: «پارکینگ در نقش امانت‌دار باید به سطح معقول ایمنی مجهز شده باشد. اگر قصور ثابت شود، مسئولیت جبران خسارت متوجه مدیریت پارکینگ است. اما اگر آتش ناشی از نقص داخلی یک خودرو یا عاملی خارج از کنترل پارکینگ باشد، مالک برای جبران خسارت صرفاً باید به بیمه بدنه خودرو خود تکیه کند.»

خودرو و اقتصادی همچنان پشت درهای بسته!

کار کرده و اقتصادی، می‌توانست گامی مؤثر در جهت ارتقای کیفیت ناوگان، کاهش هزینه‌های مصرف‌کننده و ایجاد فضای رقابتی سالم برای خودروسازان داخلی باشد. این اقدام نه تنها باعث افزایش رفاه مصرف‌کنندگان خواهد شد، بلکه خودروسازان داخلی را نیز وادار به بهبود کیفیت، کاهش هزینه‌ها و نوآوری خواهد کرد. اما مخالفت‌های شدید و مکرر با این طرح، عمدتاً تحت تأثیر فشارهای سیاسی، نگرانی از تأثیر بر اشتغال در صنعت خودرو و مسائل ارزی، مسیر این اقدام را پیچیده و در نهایت مسدود کرده است. تجارب موفق کشورهای در حال توسعه، از جمله ترکیه، مالزی و حتی برخی کشورهای حوزه خلیج فارس نشان می‌دهد سیاست‌های واردات هدفمند خودروهی اقتصادی و دست دوم، نه تنها باعث ارتقای کیفیت ناوگان شده، بلکه با ایجاد رقابت واقعی، خودروسازان داخلی را به‌زبان نگرایی و اصلاح فرآیندهای تولید و مدیریت ترغیب کرده است. این رویکرد در بلندمدت به نفع همه ذی‌نفعان از جمله مصرف‌کنندگان، تولیدکنندگان و اقتصاد ملی بوده است. در نهایت باید پذیرفت که سیاست‌های انحصاری و بسته نه تنها به رشد صنعت خودرو کمک نکرده‌اند، بلکه آن را در گیر چرخه‌ای معیوب از زیان، بدهی و افت کیفیت کرده‌اند. واردات خودروهی اقتصادی و کارکرده، اگر به شکل شفاف، هدفمند و مبتنی بر قوانین دقیق اجرایی شود، می‌تواند فرصت تاریخی بازآفرینی این صنعت باشد؛ فرصتی که هم موجب ارتقای رفاه اجتماعی خواهد شد و هم به بهبود فضای کسب و کار و توان رقابتی خودروسازان کمک خواهد کرد. مردم حق دارند انتخاب کنند و خودرو نباید به کالایی لوکس و دور از دسترس تبدیل شود. سیاست‌گذاران نیز باید بپذیرند که حمایت واقعی از تولید، نه در تحمیل محدودیت‌ها، بلکه در ایجاد فضای رقابتی سالم، نوآوری و پاسخگویی به نیازهای جامعه است. حالا وقت آن است که پشت درهای بسته تصمیم‌سازی، درهای شفافیت و اصلاح باز شود تا خودرو اقتصادی جایگاه واقعی خود را در بازار ایران پیدا کند و بخشی از رشد رفاه اجتماعی باشد که همگان انتظار آن را دارند.

در جهان امروز، میزان رفاه اجتماعی و توسعه پایدار، به‌طور جدی با دسترسی به فناوری‌های نوین و ابزارهای حمل‌ونقل ایمن و کارآمد گره خورده است. خودرو به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین نمادهای توسعه فناوری و رفاه فردی، نه تنها وسیله‌ای برای جابه‌جایی بلکه ابزاری کلیدی در ارتقای کیفیت زندگی و افزایش فرصت‌های اقتصادی به‌شمار می‌رود. در این میان، دسترسی به خودروهی اقتصادی و با کیفیت، نقش پررنگ‌تری دارد و به‌عنوان شاخصی از عدالت اجتماعی و کاهش شکاف طبقاتی محسوب می‌شود. با این حال، در کشور ما، به‌رغم شعارهای حمایت از تولید داخلی، مردم به‌دلیل سیاست‌های محدودکننده و تعرفه‌های سنگین، از دسترسی به خودروهی اقتصادی و حتی خودروهی دست دوم کارآمد محروم هستند. طرح واردات خودروهی اقتصادی و دست دوم که سال‌ها در قالب لوایح و طرح‌های مختلف در دولت و مجلس دست به‌دست می‌شود، همچنان عملیاتی نشده و گرفتار چرخه‌ای بی‌پایان از ریزنی‌ها و موانع بی‌سرانجام است. واقعیت تلخ این است که صنعت خودرو داخلی، با همه توان و پشتیبانی‌های دولت، نه تنها نتوانسته پاسخگوی نیاز متنوع و رو به‌گسترش بازار باشد، بلکه به دلیل ناکارآمدی، هزینه‌های تولید بالا و کیفیت پایین، خود به یکی از عوامل فشار بر رفاه اجتماعی بدل شده است. خودروهایی که امروز به‌عنوان محصولات «ارزان» در بازار عرضه می‌شوند، به‌لحاظ کیفیت، ایمنی و فناوری از نمونه‌های مشابه جهانی تا حد زیادی عقب هستند و در بسیاری از موارد، نه تنها پاسخگوی نیازهای اقتصادی اقشار متوسط و کم‌درآمد جامعه نیستند، بلکه به بار مالی و روانی آن‌ها نیز افزوده‌اند. در چنین شرایطی، ورود خودروهی



نهاد علی بیگزاده روزنامه‌نگار



لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو
WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR LAMARI



باتری نیمه جامد برای نسل جدید «ام جی ۴»



نسل جدید ام جی ۴ که به زودی راهی بازار چین خواهد شد، یکی از نخستین خودروهایی خواهد بود که به باتری های نیمه جامد مجهز می شود. نسل جدید ام جی ۴ قرار است تا چند ماه دیگر در بازار چین عرضه شود. این هاچ بک جدید بخشی از برنامه سایک موتور برای گسترش خط تولید خودروهای الکتریکی است. مدل قبلی ام جی ۴ در بازار داخلی چین عملکرد ضعیفی داشت؛ اما تقاضای قوی در بازارهای خارجی، به ویژه اروپا و بریتانیا باعث شده این مدل جایگاه ویژه ای پیدا کند. ام جی ۴ جدید ابعاد بزرگ تری نسبت به مدل قبلی دارد و اکنون با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به ترتیب ۴،۳۹۵،

۱،۸۴۲، ۱،۵۵۱ و ۲،۷۵۰ میلی متر عرضه می شود. این خودرو از یک موتور الکتریکی ۱۶۱ اسب بخاری در محور عقب و باتری لیتیوم- آهن- فسفات (LFP) استفاده می کند. حداکثر سرعت ام جی ۴ جدید ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است؛ اما ظرفیت باتری و برد حرکتی هنوز مشخص نشده اند. در همین حال، مدیر برند ام جی اشاره کرده که این مدل ممکن است از نخستین خودروهایی باشد که به صورت استاندارد از باتری نیمه جامد استفاده می کند. در بریتانیا، ام جی در سه ماهه اول ۲۰۲۵ تعداد ۲۴ هزار و ۶۴۱ دستگاه خودرو به فروش رسانده که ۶،۵ درصد افزایش نسبت به سال قبل نشان می دهد.

رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط و بازیافت مطرح کرد:

احتمال اسقاط ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان سال

اگر برنامه واردات ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو به طور کامل اجرا می شود، مصرف حدود ۳۰۰ تا ۳۵۰ هزار فقره گواهی اسقاط پیش بینی می شد



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

در حالی که موضوع نوسازی ناوگان حمل و نقل همواره یکی از بندهای کلیدی برنامه های توسعه ای کشور است، اما اجرای این هدف ملی، همواره در پیچ و خم سیاست گذاری های مقطعی، کمبود منابع و تعارض منافع بخش های مختلف گرفتار شده است. اسقاط خودروهای فرسوده که باید به عنوان حلقه ای مهم در زنجیره تولید، واردات و کاهش آلودگی شناخته شود، امروز بیش از هر زمان دیگری با بحران ساختاری و مالی روبرو است؛ بحرانی که نه تنها برنامه های زیست محیطی را به چالش کشیده، بلکه پایداری مراکز اسقاط و بازیافت خودرو را نیز با تهدید جدی مواجه کرده است. با آغاز مجدد واردات خودرو پس از یک وقفه طولانی، انتظار می رفت این اتفاق به عنوان یک اهرم فعال کننده، رونق را به صنعت اسقاط بازگرداند. اما نگاهی دقیق تر به آیین نامه ها و نحوه اجرای آن ها نشان می دهد در غیاب سیاست گذاری جامع و منسجم، حتی ابزارهایی مانند واردات نیز نمی توانند مسیر بازگشت رونق به این صنعت را هموار کنند. از سوی دیگر، بدهی انباشته خودروسازان به مراکز اسقاط به رقم نگران کننده یک هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان رسیده و عملاً جریان مالی این مراکز را مختل کرده و فعالیت بسیاری از آن ها را به مرز تعطیلی کشانده است. از منظر اقتصادی، عدم پرداخت این بدهی ها، نه تنها یک بحران نقدینگی برای مراکز اسقاط ایجاد کرده، بلکه باعث کاهش عرضه گواهی اسقاط، افزایش گواهی های مازاد بدون محل مصرف و در نهایت بی اثر شدن یکی از مهم ترین ابزارهای کنترل فرسودگی ناوگان حمل و نقل شده است. برای بررسی این شرایط با «محمود مشهدی شریف»، رئیس

انجمن صنفی مراکز اسقاط و بازیافت خودرو کشور به گفت و گو پرداختیم:

اخیرا واردات خودرو از سر گرفته شده و برخی امید دارند این اقدام به بهبود وضعیت صنعت خودرو و به ویژه فرآیند اسقاط بینجامد؛ نظر شما در این باره چیست؟

موضوع بسیار فراتر از صرف باز شدن مسیر واردات است. در حال حاضر، خودروسازان داخلی در مجموع حدود یک هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان به مراکز اسقاط بدهکارند. این بدهی مزمن و سنگین، نقدینگی را در زنجیره اسقاط خشک کرده و مستقیماً بر کاهش فعالیت مراکز اثر گذاشته است. طبیعتاً این حجم از بدهی انباشته، چرخه اسقاط را دچار وقفه کرده و یکی از دلایل اصلی افت قابل توجه آمار اسقاط در سال جاری است.

در کنار مساله بدهی، برخی کارشناسان از ناکارآمدی ضوابط مربوط به مصرف گواهی اسقاط هم گلایه دارند؛ آیا در آیین نامه فعلی ضعف یا فقدان برنامه ای برای بهبود شرایط فعلی اسقاط خودرو وجود دارد؟

دقیقاً همین طور است؛ طبق آیین نامه فعلی، تعریف مناسبی از محل مصرف گواهی اسقاط وجود ندارد و همین موضوع

نوربالا



باروند فعلی، بعید است تا پایان امسال بیش از ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شود. این در حالی است که سال گذشته این رقم حدود ۳۵۰ هزار دستگاه بود

سبب شده است تعداد زیادی از گواهی ها بدون محل مصرف باقی بمانند. به عنوان مثال، در شرایطی که اگر برنامه واردات ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو به طور کامل اجرا می شد، مصرف حدود ۳۰۰ تا ۳۵۰ هزار فقره گواهی اسقاط پیش بینی می شد، اما با لغو یا محدود شدن واردات، این میزان تقاضا برای گواهی عملاً حذف شده است.

از سوی دیگر، مونتاژ کاران خودرو با تولید حدود ۳۵۰ تا ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو، برای محصولات با داخلی سازی کمتر از ۴۰ درصد، به حدود ۵۰۰ هزار گواهی اسقاط نیاز دارند. خودروسازان داخلی هم با تولید سالانه بیش از یک میلیون دستگاه خودرو با ساخت داخل بالای ۴۰ درصد، حدود ۲۵۰ هزار فقره گواهی اسقاط مصرف می کنند.

در حوزه موتورسیکلت ها که ظرفیت تولید سالانه بین ۶۰۰ تا ۸۰۰ هزار دستگاه است، ظرفیت مصرف سالانه معادل ۵۰ هزار گواهی خودرو وجود داشت. اما با یافشاری سازمان حفاظت محیط زیست بر امکان جایگزینی گواهی با پرداخت ۱،۵ درصد قیمت موتورسیکلت، عملاً انگیزه برای استفاده از گواهی از بین رفته و اسقاط این دسته نیز مختل شده است. در نتیجه، در حالی که تقاضا برای حدود ۹۵۰ هزار فقره گواهی اسقاط تخمین زده می شود، تاکنون بیش از یک میلیون و ۱۰۰ هزار فقره گواهی صادر شده و حدود

۲ میلیون و ۳۰۰ هزار فقره گواهی بلااستفاده در سیستم باقی مانده است. این یک ناکارآمدی ساختاری است که باید به سرعت اصلاح شود.

باتوجه به این که شما به ناکارآمدی ساختاری و محل مصرف گواهی اسقاط اشاره کردید، برای بهبود شرایط فعلی اسقاط خودرو چه موضوعی را پیشنهاد می کنید؟

جهت بهبود وضعیت اسقاط و وسایل نقلیه باید چهار اقدام کلیدی در دستور کار قرار گیرد؛ نخست تامین فوری نقدینگی و پرداخت بدهی هاست؛ خودروسازان باید بدهی معوق خود را که بعضاً بیش از ۸ ماه است پرداخت نشده، تسویه کنند. دوم اصلاح ضوابط مصرف گواهی اسقاط است؛ بر این اساس آیین نامه ها باید بازنگری شود تا مصرف گواهی به همه گروه ها از جمله موتورسیکلت سازان، تاکسی ها و وانت ها تعمیم یابد. در عین حال باید میان صدور و مصرف گواهی تناسبی برقرار باشد. سوم الزام مصرف برای گروه های معاف شده است؛ در واقع گروه هایی که تاکنون از الزام اسقاط معاف بودند، باید مشمول این الزام شوند تا عدالت و توازن در بازار برقرار شود. چهارم بازنگری جداول تخصیص گواهی اسقاط است؛ بر این اساس آیین نامه ها و جداول مربوط به اسقاط باید اصلاح و به کمیسیون زیربنایی دولت در نهایت هیات دولت ارسال شود تا تصویب و اجرا شوند.

وضعیت فعلی واردات و تولید خودرو چندان مطلوب نیست؛ پیش بینی شما درباره آمار اسقاط خودرو تا پایان امسال چیست؟

باروند فعلی، بعید است تا پایان امسال بیش از ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شود. این در حالی است که سال گذشته این رقم حدود ۳۵۰ هزار دستگاه بود. اگر اصلاحاتی که مطرح شد در کوتاه مدت اجرایی نشود، شاهد کاهش شدیدتر آمار اسقاط خواهیم بود و اهداف برنامه هفتم توسعه نیز دور از دسترس خواهد ماند.

فونیکس NEW

اولین پلاگین هیبرید مونتاژی

مرکز تماس خدمات ۰۲۱-۴۷۶۵۱ | www.founix.com | founix.official

جهت اطلاعات بیشتر من را اسکن کنید



دوخت زرد و پلاک‌های ورودی در خشان می‌شود. همچنین نشان «S45 فاینال ادیشن» روی کنسول مرکزی خودنمایی می‌کند. زیر کاپوت همان پیش‌رانه ۲ لیتری توربوشارژ ۴ سیلندر آشنا قرار دارد که ۴۲۱ اسب‌بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این موتور به گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه و سیستم چهار چرخ محرک AMG پر فورمنس متصل است. این ترکیب به خودرو امکان می‌دهد تا ظرف ۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت برسد و به حداکثر سرعت محدود شده ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. مرسدس درباره قیمت اطلاعاتی ارائه نکرده، اما تعداد محدودی از این نسخه ویژه راهی بازار ایالات متحده خواهد شد.

با معرفی نسل جدید CLA، مرسدس برای خدا حافظی با نسل قبلی این خودرو آماده می‌شود و به همین مناسبت، نسخهای ویژه را برای CLA45 معرفی کرده است. این نسخه ویژه همچنین به پکیج‌های AMG نایت پلاس و AMG آیرو دینامیک پلاس هم مجهز است که تزئینات مشکی براق و کروم مشکی، اسپویلر ثابت عقب، اسپلیتر بزرگ تر و باله‌های جلو را اضافه می‌کنند. کابین نیز فراموش نشده و خریداران از صندلی‌های AMG پر فورمنس با روکش میکروفایبر مشکی بهره‌مند خواهند شد. این صندلی‌ها همچنین دارای دوخت زرد متضاد و نوشته S 45 روی پشت‌سری‌ها هستند. جزئیات ویژه دیگر شامل فرمان AMG پر فورمنس با روکش چرم ناپا و میکروفایبر، کف پوش‌های AMG با



آخرین نمونه‌ها از بنز «CLA45»

حمایت از تولید جای خود را به دفاع از واردات داده است؛

ضرورت احتیاط در کاهش تعرفه واردات خودرو

واردکنندگان خودرو هیچ‌گونه سهمی در اجرای قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت ندارند و خودروهایی وارداتی از این سیاست حمایتی معاف هستند



پیامدهای تعرفه پایین رانت و فساد

تجربه سال‌های گذشته نشان داده است کاهش ناگهانی تعرفه واردات خودرو، زمینه‌ساز شکل‌گیری فضاهایی برای رانت و فساد می‌شود. در موارد متعددی، مجوزهای خاص واردات خودرو تنها به افراد با شرکت‌هایی خاص تعلق گرفته و گروهی محدود از این امتیازات بهره‌مند شده‌اند.

به گفته کارشناسانی مانند جلیل جلالی‌فر، در وضعیت فعلی بازار خودرو، افرادی که با وزارت صمت ارتباط دارند، از تخصیص انحصاری مجوزهای واردات سود می‌برند. این افراد با سوءاستفاده از روابط خاص و بهره‌گیری از کارت ملی دیگران، خودروهای وارداتی را چند برابر قیمت واقعی در بازار به فروش می‌رسانند. این شرایط در حالی به وجود آمده که تولیدکنندگان داخلی با چالش‌های زیادی دست‌وپنجه نرم می‌کنند و از این امتیازات بهره‌مند نیستند. در نتیجه، این شکاف منجر به نارضایتی عمومی و تعمیق فساد اقتصادی شده است.

ابعاد ژئوپلیتیکی واردات خودرو

فراتر از ابعاد اقتصادی، واردات خودرو به کشور دارای ابعاد ژئوپلیتیکی نیز هست. در سطح بین‌المللی، سیاست‌ها و منازعات سیاسی می‌توانند به شدت بر جریان تجارت خودرو تاثیر بگذارند. نمونه بارز این وضعیت، جنگ تجاری میان چین و آمریکا بود که تعرفه‌های سنگینی را برای واردات خودرو به یکدیگر اعمال کردند و باعث کاهش محسوس در مبادلات خودرویی شدند. در مورد ایران نیز، واردات خودرو از کشورهایی که در مناقشات منطقه‌ای علیه منافع ایران موضع‌گیری کرده‌اند یا با تحریم‌های یک‌جانبه هم‌اکنون هستند، می‌تواند تبعات سیاسی و اقتصادی خطرناکی به همراه داشته باشد. هرگونه تنش سیاسی ممکن است تحویل خودروها را به تعویق بیندازد یا زنجیره تامین را مختل کند و نهایتاً منجر به افزایش قیمت‌ها شود. بنابراین، در کنار ملاحظات اقتصادی، بررسی دقیق مخاطرات ژئوپلیتیکی نیز در تصمیم‌گیری‌های تجاری باید لحاظ شود.

الگوی حمایت از تولید

مروری بر تجربه‌های بین‌المللی نشان می‌دهد حتی کشورهای مدعی اقتصاد آزاد نیز برای حمایت از صنایع داخلی خود تعرفه‌های سخت‌گیرانه‌ای وضع کرده‌اند. ایالات متحده آمریکا نمونه‌ای بارز در این زمینه است. در دوره ریاست جمهوری دونالد ترامپ، تعرفه‌های ۲۵ درصدی بر واردات خودرو اعمال شد. هدف از این اقدام، تقویت تولید داخلی، افزایش اشتغال و کاهش وابستگی به واردات اعلام شده بود.



نگاه View

محمدرضا نجفی‌منش

رئیس انجمن

صنایع همگن قطعه‌سازان خودرو و کشور

پاشیدن نمک بر زخم تولید داخلی

تصمیم‌های ناگهانی و متناقض در بخش صنعت خودرو، نه حاصل راهبرد اقتصادی مشخص، بلکه ناشی از مقاومت پنهان در برابر خصوصی‌سازی واقعی است. برخی جریان‌ها، بقای خود را در ناکامی بخش خصوصی می‌دانند. به همین دلیل، هر گاه شرایط برای رونق تولیدکننده خصوصی فراهم می‌شود،

با تصمیمی خلق‌الساعه آن را خنثی می‌کنند. کاهش ناگهانی تعرفه واردات خودروهای زیر ۱۵۰۰ سی‌سی‌سی از ۱۰۰ درصد به ۲۰ درصد، یکی از تازه‌ترین نمونه‌های این سیاست‌هاست؛ تصمیمی که کاملاً مغایر با قانون بودجه ۱۴۰۴ و بدون اقتناع کارشناسی اجرا شد. این تصمیم مشابه «پاشیدن نمک بر زخم تولید داخلی» است، تولیدکننده‌ای که با نرخ ارز بالا، هزینه‌های هنگفت و دخالت‌های دولتی دست‌وپنجه نرم می‌کند، حالا باید شاهد ورود واردکننده‌ای باشد که از تعرفه حمایتی بهره می‌برد. در این جا باید در خصوص کاهش تعرفه قطعات خودرو نیز هشدار

دهم، این تصمیم موجب زیان‌دهی تولیدکنندگان قطعه، تعطیلی خطوط تولید و وابستگی بیشتر به واردات خواهد شد. در حالی که برای حمایت از تولید داخلی، تعرفه واردات خودرو باید حداقل ۴۰ درصد و برای قطعات حداقل ۳۲ درصد باشد. حتی در لیبرال‌ترین اقتصادها نیز تعرفه‌های حمایتی برای حفظ تولید داخلی اعمال می‌شود و کشورهای بزرگی مثل آمریکا و چین نیز صنعت خودرو را با سیاست‌های هوشمندانه از رقابت غیرمنصفانه واردات محافظت می‌کنند. با استناد

به بند ۹ اصل ۴۳ قانون اساسی باید یادآور شد که دولت موظف است از تولید داخلی حمایت کند، نه این که واردات را تسهیل کرده و بر تولید فشار بیاورد. در حال حاضر زیان انباشته ۲۸۰ هزار میلیارد تومانی ایران خودرو و سایپاست. این زیان نتیجه مستقیم قیمت‌گذاری دستوری است؛ سیاستی که علاوه بر آسیب به تولید، رانت ۶۰۰ هزار میلیارد تومانی در شبکه توزیع ایجاد کرده است. صنایع خودروسازی خواستار اصلاح فوری سیاست‌های خودرویی دولت هستند.

تنها راه نجات صنعت خودرو، خروج دولت از مداخله مستقیم، حذف قیمت‌گذاری دستوری و طراحی یک نظام تعرفه‌ای هوشمند است. عملکرد دوگانه دولت در موضوع خصوصی‌سازی قابل توجه است. برخی جریان‌های دولتی یا شکست بخش خصوصی، در واقع در حال تخریب بستر عدالت اقتصادی هستند.

پیگیری يك موضوع follow up



رضا برنابادی

کارشناس صنعت خودرو

لوازم‌بیدکی، چالش خودروهای وارداتی

واردات خودروهای صفر کیلومتر به کشور در شرایطی انجام می‌شود که کارشناسان نسبت به خدمات پس از فروش آن‌ها انتقاد دارند. ضعف شبکه خدماتی این محصولات در کنار فقدان لوازم‌بیدکی بحران جدیدی برای مالکان خودروهای خارجی ایجاد خواهد کرد؛ از همین رو رضا برنابادی، کارشناس صنعت خودرو به بیان نظرات خود در این خصوص پرداخت.

روند رشد نرخ قطعات و خدمات

پس از فروش خودروهای چینی و وارداتی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

روند رشد قیمت لوازم‌بیدکی خودرو را باید تصاعدی معرفی کرد. اگرچه هنوز با کمترین درصد، ارائه خدمات پس از فروش به خودروهای چینی در حال انجام است، اما مشکل اصلی این خودروها فقدان قطعه است. خدمات پس از فروش قابل انجام است؛ اما قطعه برای برخی از خودروهای چینی و وارداتی موجود نیست. از طرفی به نظر می‌رسد دست‌هایی که پشت پرده هستند، این قطعات را نگه داشتند تا نرخ دلار ۱۱۰ یا ۱۲۰ هزار تومانی به‌بازار عرضه کنند تا از این شرایط نهایت سوءاستفاده در جهت کسب سود کلان را ببرند. عرضه‌کنندگان این قطعات مافیای خودشان را دارند.

در حال حاضر کدام برندها در بازار

با کمبود قطعه مواجه هستند؛ چینی‌ها یا وارداتی‌ها؟

هم خودروهای چینی و هم خودروهای کره‌ای با کمبود قطعه مواجه شده‌اند. نکته قابل توجه این‌که در حال حاضر قطعه‌ای برای مدل‌های ژاپنی با سال ساخت ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ که اخیراً وارد کشور شده‌اند، در بازار موجود نیست. بنابراین در صورتی که این خودروها دچار حادثه یا نیازمند تعمیر شوند، قطعات آن‌ها باید از کشورهای حوزه خلیج فارس تامین شود. در واقع قطعه موجود است؛ اما قیمت‌ها به طرز وحشتناکی بالاست. لازم به‌ذکر است که اگر خودروهای وارداتی فقط مخصوص بازار چین تولید شده باشند، تامین قطعات آن از کشورهای حاشیه خلیج فارس امکان‌پذیر نیست.

وضعیت قطعات خودروهای اروپایی به چه صورت است؟

قطعات خودروهای اروپایی هم افزایش قیمت قابل توجه را تجربه کردند. ولی مزیتی که دارند، این است که قطعات استوکشان موجود است. در فرآیند تعمیر این مدل‌ها می‌توان با قطعات استوک، مشکلات فنی را رفع کرد.

زاپاس Spare Tire

چرا دولت در فهرست ترخیص کالاها نامی از کشنده‌ها نبرده است؟



«آن چه مسلم است مالکان این کشنده‌ها با اطمینان به تصویب قانون برای واردات خودرو نسبت به خرید آن‌ها اقدام کرده‌اند. آن‌هم در شرایطی که منشاء ارز برای خرید این خودروها در خارج از کشور بوده است.»

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی

سوی مرز معطل مانده‌اند، اشاره‌ای نشده است. اگر این کشنده‌ها به دولت اختصاص دارد، باید هوشمندانه نسبت به واردات آن‌ها اقدام کند و اگر به مردم تعلق دارد، قطعا توجه به حفظ اموال آن‌ها در زمره وظایف حاکمیت قرار دارد.» این نماینده مردم در مجلس دوازدهم، یادآور شد:

سید سلمان ذاکر، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در انتقاد به تعلل دولت در رفع مشکل مالکان کشنده‌هایی که آن سوی مرز معطل مانده‌اند، گفت: «این جای تعجب دارد که در لیست ترخیص کالاها و ماشین‌آلات به کشنده‌هایی که آن

تاکید کرد: «اگر دولت و بانک مرکزی در خصوص ترخیص کالاها اساسی با تامین ارز لازم گام برداشته‌اند، باید برای واردات این کشنده‌ها نیز اقدام کنند. چرا که واردات این خودروها به تامین رفاه عمومی، نیاز کشور و حفظ جان و مال مردم منتهی خواهد شد.»



شاسی بلند چینی و ولینگ دیگری با نشان «شورولت»



نسل جدید شورولت کاپتیوا در واقع نسخه ری‌بیج شده کراس اور چینی وولینگ استار لایت S است که در نسخه‌های الکتریکی و پلاگین-هیبریدی در آمریکای لاتین عرضه می‌شود. شورولت کاپتیوا کراس اور کامپکتی بود که توسط جنرال موتورز کره توسعه پیدا کرده و از سال ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۸ در بازارهای مختلفی عرضه شد تا این که جای خود را به اکونکس داد. سپس از اواخر سال ۲۰۱۸، شورولت عرضه ری‌بیج کراس اور چینی پانچون ۵۳۰ را با نام کاپتیوا در بازارهایی مثل آمریکای لاتین، خاورمیانه و شرق آسیا آغاز کرد. حال نیز نسل سوم کاپتیوا معرفی شده که باز هم ریشه‌های چینی دارد

و اساسا کراس اور وولینگ استار لایت S است که توسط جنرال موتورز-سایک-جنرال موتورز-وولینگ توسعه پیدا کرده و با برند شورولت در آمریکای لاتین عرضه خواهد شد. کاپتیوا جدید ابتدا به شکل الکتریکی در برزیل معرفی شد و حالا نوبت به معرفی نسخه پلاگین-هیبریدی آن در مکزیک رسیده است. این مدل که برای سایر کشورهای منطقه نیز در نظر گرفته شده، عرضه محلی شاسی بلند کامپکت موفقی شورولت را گسترش می‌دهد. شورولت کاپتیوا پلاگین-هیبریدی ۲۰۲۶ به عنوان نخستین خودرو پلاگین-هیبریدی این برند در مکزیک، جایگاه کاپتیوا را در بخش شاسی بلندهای کامپکت تقویت می‌کند.

ویژه‌ها

ارائه بسته حمایتی صنایع نباید محدود به زمان کوتاهی شود



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «باید به این نکته نیز توجه شود که ارائه خدمات این بسته حمایتی نباید تنها محدود به زمان کوتاهی شود.» سیدسلیمان ذاکر افزود: «ارائه بسته حمایتی دولت که در قالب ۵ محور از جهات مختلف اعم از تامین اعتبارات لازم، زیرساخت‌ها و بازرگانی با اولویت‌دهی به حمایت از واحدهای تولیدی و نظارت بر روند خدمات‌رسانی به آن‌ها پیش‌بینی شده، اقدام بسیار مهمی است.»

دیگه چه خبر؟

قطعی‌های مکرر برق به صنایع و صاحبان مشاغل آسیب رسانده است



نماینده مردم صومعه‌سرا در مجلس، ضمن انتقاد از قطعی‌های مکرر و بی‌برنامه برق گفت: «متأسفانه بیشترین خسارت ناشی از ناترازی انرژی به صنایع وارد شده است و نسبت به این بی‌تدبیری و بی‌برنامگی به وزارت نیرو تذکر داده‌ام.» سعید رحمت‌زاده ادامه داد: «دولت وظیفه دارد یک تصمیم جدی در این زمینه اتخاذ کند و برنامه عملیاتی داشته باشد.»

توئیتر!

۱۰ هزار مگاوات برق تولیدی صنایع وارد شبکه سراسری می‌شود



وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: «۱۰ هزار مگاوات برق تولیدی توسط صنایع کشور وارد شبکه سراسری توزیع می‌شود.» سید محمد اتابک افزود: «کارخانه‌هایی در بخش صنعت کشور فعال هستند که نه تنها برق مورد نیاز خود را خود تولید می‌کنند، بلکه بخشی از مازاد آن نیز به شبکه سراسری تزریق و به مصارف شهری می‌رسد.»

زنده یک First gear



علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

مدل ارزان تسلا در راه است. حاضر جواب: وعده خودرو ارزان و اقتصادی را یکی دیگر می‌دهد، خودرویش را تسلا می‌سازد!

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس مطرح کرد: ضرورت رفع موانع تولید در خودرو سازی هم‌زمان با واردات خودرو.

حاضر جواب: انجام یکی از این کارها هم برای خودش دشواری‌های بسیاری دارد، چه برسد به دو تایش، آن هم به صورت هم‌زمان.

راه‌اندازی کانال اطلاع‌رسانی پرونده کثیر الشاکی یک شرکت خودرویی توسط دادستان عمومی و انقلاب مرکز استان قزوین.

حاضر جواب: با وجود این همه شاکی در پرونده‌های شرکت‌های کالهدار فروش و پیش‌فروش خودرو، شاید کم‌کم افتتاح یک کانال تلویزیونی مخصوص هم برای اطلاع‌رسانی در زمینه این پرونده‌ها ضروری باشد!

فروش تسلا در اروپا در پی تنش‌های سیاسی نصف شد.

حاضر جواب: الان احتمالاً ایلان ماسک با دیدن این آمار، زبیر زمزمه می‌کند: من از بیگانگان دیگر ننالم / که با من هر چه کرد، آن آشنا کرد!

بدهی خودروسازان عامل کاهش اسقاط خودروهای فرسوده...

حاضر جواب: خلاصه که الان دست روی هر مشکلی در مملکت می‌گذارید، یک سرش احتمالاً می‌رسد به بدهی خودروسازان؛ حتی کم‌آبی و بی‌برقی‌های اخیر!

آیا دولت برای باز کردن گره واردات خودرو مصمم است؟

حاضر جواب: چرا که نه... منتها بحث بر سر این است که اگر این گره، بر اساس آن چه در ضرب‌المثل‌های قدیمی ما آمده که کمک دست و دهان باز نشد، دیگر چطور می‌توان آن را باز کرد؟

انجمن تولیدکنندگان خودرو اروپا اعلام کرد فروش خودروهای نو در اروپا در ژوئن، بیش از ۵ درصد کاهش یافته که نشان‌دهنده چالش‌های جهانی پیش روی خودروسازان است.

حاضر جواب: این خارجی‌ها چون برای خرید خودرو و گران تر فروختن آن در آینده انگیزه‌ای ندارند و وسایل حمل‌ونقل عمومی‌شان هم استاندارد است، کلا خیلی با دل‌مشغولی‌های خودرویی ما ایرانی‌ها آشنا نیستند!

سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان از گمرک خواست فهرست واردکنندگان که به دلیل تغییر تعرفه واردات خودرو قرار است اضافه‌پرداختی آن‌ها مسترد شود، برای جلوگیری از تحمیل هزینه‌های مازاد به مصرف‌کنندگان نهایی به این سازمان اعلام شود.

حاضر جواب: حالا تا ببینیم این برگشت اضافه پرداختی‌ها، به کاهش قیمت این خودروهای وارداتی هم منجر می‌شود؟

رئیس انجمن مراکز اسقاط خودروهای فرسوده ایران مطرح کرد: بدهی ۱۲۰۰ میلیاردی ۲ خودرو ساز به مراکز اسقاط.

حاضر جواب: حالا نمی‌شود این بدهی خودروسازان به مراکز اسقاط به صورت اسقاط پرداخت شود؟

بارش ۴۳ درصدی در فصل بهار رقم خورد؛

درآمد عملیاتی ۹۱ همتی «ایران خودرو»



ایران خودرو

در خطوط تولید و افزایش بهره‌وری منابع انسانی، سرعت تحویل خودروها را افزایش دهد. همچنین همکاری مستمر با قطعه‌سازان داخلی و اجرای برنامه‌های بومی‌سازی قطعات، به کاهش هزینه‌های تولید و پایداری در زنجیره تامین منجر شده است؛ امری که در شرایط نوسانات ارزی و چالش‌های وارداتی، مزیت رقابتی محسوب می‌شود. مجموعه این عوامل موجب شده است ایران خودرو با عملکردی مثبت و اطمینان‌بخش، سه‌ماهه نخست سال را با نتایجی فراتر از انتظارات آغاز کند. این روند می‌تواند شرکت را در مسیر تحقق اهداف استراتژیک و ارتقای جایگاه در صنعت خودرو کشور یاری دهد.

است حاشیه‌سود خود را افزایش دهد و از ظرفیت‌های عملیاتی خود بهره‌برداری موثرتری داشته باشد. شرکت ایران خودرو در ماه‌های اخیر تلاش خود را بر توسعه محصولات جدید، افزایش تیراژ تولید و عرضه متنوع‌تر خودروها متمرکز کرده است. به کارگیری فناوری‌های به‌روز، ارتقای کیفیت تولید و توسعه شبکه خدمات پس از فروش نیز از دیگر محورهای عملکرد این خودروساز به‌شمار می‌رود که در جذب مشتریان و افزایش سهم بازار نقش موثری ایفا کرده است. یکی از عوامل کلیدی در رشد عملکرد مالی ایران خودرو، افزایش ظرفیت تولید و مدیریت موثر زنجیره تامین در ماه‌های اخیر بوده است. این شرکت توانسته با به کارگیری فناوری‌های به‌روزتر



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

شرکت ایران خودرو به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز کشور، صورت‌های مالی دوره سه‌ماهه منتهی به خرداد ۱۴۰۴ را منتشر کرد. این گزارش حاکی از عملکرد مثبت و رو به رشد این شرکت در ابعاد مختلف مالی و عملیاتی است؛ موضوعی که می‌تواند پیام روشنی از پایداری سودآوری و تثبیت جایگاه ایران خودرو در صنعت خودروسازی کشور با مدیریت بخش خصوصی ارائه دهد. بر پایه اطلاعات مندرج در این گزارش، ایران خودرو موفق شده است در سه‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ به سود خالصی معادل ۹ هزار و ۵۴۵ میلیارد تومان دست پیدا کند. این سود معادل ۳۷ ریال به ازای هر سهم بوده و از منظر بازدهی، نشان‌دهنده تداوم روند مثبت شرکت در ماه‌های اخیر و بعد از خصوصی‌سازی است. ثبت این میزان سود خالص در آغاز سال مالی، می‌تواند چشم‌انداز مثبتی را برای سهامداران و فعالان بازار سرمایه نسبت به ادامه سال ترسیم کند. یکی از نکات کلیدی گزارش جدید، افزایش قابل توجه درآمد‌های عملیاتی شرکت است. ایران خودرو در این دوره موفق شده است بارش ۴۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته، در آمد عملیاتی خود را به ۹۱ هزار و ۹۴۹ میلیارد تومان برساند. این در حالی است که سرمایه ثبت‌شده شرکت حدود ۲۵۶ هزار و ۳۷۵ میلیارد تومان است. رشد موزون تا حد زیادی ناشی از اجرای سیاست‌های موثر تولید، بهینه‌سازی فرآیند فروش، ارتقای تنوع محصولات و همچنین افزایش استقبال بازار از خودروهای این شرکت بوده است. افزون بر رشد درآمد، سود ناخالص شرکت نیز با افزایش ۹۸ درصدی همراه بوده است؛ موضوعی که نشان‌دهنده بهبود قابل ملاحظه در ساختار هزینه‌ها، مدیریت منابع و بهره‌وری خطوط تولید است. این شاخص نشان می‌دهد که ایران خودرو موفق شده

اینفوگرافش Infography

افزایش سودآوری «تولیدمحور خودرو»

میزان افزایش ناخالص سه ماهه

31%



شرکت تولید محور خودرو

سود ناخالص سه ماهه

50 میلیارد تومان

سود خالص سه ماهه

20 میلیارد تومان

شرکت «تولیدمحور خودرو» در سه‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴، سود خالصی معادل ۲۰ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

برای چه؟

تقاضای سرمایه‌ای از بازار خودرو حذف می‌شود

در این طرح، اخذ مالیات از معاملات غیر صرفی و کوتاه‌مدت که با انگیزه کسب سود از نوسانات قیمت انجام می‌شوند، در دستور کار قرار گرفته است. کارشناسان اقتصادی معتقدند بخش قابل توجهی از التهابات قیمتی در بازار خودرو ناشی از ورود تقاضای سرمایه‌ای و سودمحور بوده؛ تقاضایی که نه برای استفاده واقعی، بلکه با هدف حفظ ارزش پول با فروش در زمان افزایش قیمت‌ها صورت می‌گیرد

چرا؟

کنترل تورم از طریق ساماندهی بازارهای سرمایه‌ای

این طرح اقدامی در راستای مهار تورم و ساماندهی بازارهای سرمایه‌ای از جمله بازار خودرو است. هدف اصلی این طرح، کاهش فعالیت‌های غیرمولد و سوداگرانه در بازارهایی است که در سال‌های اخیر به‌کانونی برای سرمایه‌گذاری‌های کوتاه‌مدت و سودمحور تبدیل شده‌اند. این طرح می‌تواند به کاهش فشار بر قیمت‌ها در بازار خودرو و بازگشت تعادل به بازار کمک کند

چپ تلند؟

تایید طرح اخذ مالیات از فعالیتهای سفته‌بازانه

هادی طحان‌نظیف، سخنگوی شورای نگهبان اعلام کرد: «طرح مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی که در مراحل قبل با ابهامات و اشکالاتی مواجه شده بود، پس از انجام اصلاحات در مجلس شورای اسلامی و بررسی مجدد در شورای نگهبان، مغایر با موازین شرع و قانون اساسی شناخته نشد.»



این مک‌لارن F1، آخرین نمونه از ۱۰۶ دستگاه ساخته شده است و رنگ نارنجی خاصی دارد که بعدها به نام منصور نارنجی تغییر یافت. این رنگ به صورت انحصاری برای عجه زرو شده بود. بقیه مجموعه شامل آخرین نمونه‌های ساخته شده از خودروهای جاده‌ای مدرن و خاص مک‌لارن از جمله سایبر، اسپید تیل، سنا، الوا و P1 است. البته همه خودروها به رنگ منصور نارنجی نیستند. برای مثال، سسنا با بدنه فیبر کربن خام و تزئینات زرد و سبز دیده می‌شود و 675LT اسپایدر نیز با فیبر کربن خام و جزئیات نارنجی خودنمایی می‌کند. اکثر این خودروها صفر کیلومتر هستند. تنها مک‌لارن F1 این مجموعه ۱،۸۱۰ کیلومتر کار کرده و فقط در چند رویداد پیست مک‌لارن استفاده شده است.

این کلکسیون متعلق به «منصور عجه» است؛ مالک قدیمی مک‌لارن و یکی از کسانی که این برند را به چیزی که امروز می‌بینیم تبدیل کرد. مک‌لارن بدون منصور عجه به جایگاه امروزی خود نمی‌رسید. این تاجر سعودی تبار اهل فرانسه در سال ۱۹۸۴ سهام‌دار مک‌لارن شد و همراه با ران دنیس، این شرکت را به یک تیم برتر فرمول یک و سازنده سوپر کار تبدیل کرد. عجه در سال ۲۰۲۱ درگذشت و حالا کلکسیون خود را به فروش برای فروش گذاشته شده است. این مجموعه احتمالاً بزرگ‌ترین کلکسیون خودروهای جاده‌ای مک‌لارن محسوب می‌شود. به گفته تام هار تلی، جوینور، فروشنده این مجموعه، عجه نقش کلیدی در تأمین مالی پروژه مک‌لارن F1 داشت و این خودرو نقطه عطف کلکسیون اوست.

بزرگ‌ترین کلکسیون «مک‌لارن» جهان آماده برای فروش



مازراتی با «پیورا» راه خود را اصلاح می‌کند



مازراتی MC20 کوپه در سال ۲۰۲۰ معرفی شد. همتای روبرو این خودرو هم از سال ۲۰۲۲ در بازار حضور دارد. متأسفانه مازراتی MC20 با استقبال مشتریان روبرو نیست، چرا که براساس داده‌های Jato Dynamics تنها ۴۹ دستگاه از آن در ۵ ماه نخست ۲۰۲۵ به فروش رسیده است، که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل، ۳۵ درصد کاهش نشان می‌دهد. مازراتی برای حل این مشکل، یک مدل جدید به نام سی پیورا را در فستیوال گودوود رونمایی کرده است. این مدل را می‌توان نسخه به‌روزسانی شده از MC20 به‌شمار آورد. چهره مازراتی ام سی پیورا به‌واسطه تغییر در طراحی دماغه، سپرها و جلوپنجره و همچنین افزایش سایز لوگو

و دیفیوزر، از MC20 متمایز شده است. خریداران این مدل به چند رنگ جدید از جمله نارنجی Devil، سبز Verde Royale و خاکستری تیره Night Interactive دسترسی دارند، که در کنار جزئیات فیبر کربن بدنه قرار می‌گیرد. در فضای کابین با روکش آلکانتر، نشان‌های جدید، فرمان با طراحی شبیه به نمونه موجود در GT2 استرالیا، نمایشگر لمسی ۱۰.۲۵ اینچ و سیستم صوتی با ۶ بلندگو (۱۲ بلندگو سفارشی) روبرو هستیم. مازراتی ام سی پیورا در دو تیپ کوپه و سی‌یو به پیش‌رانه مشابه با MC20 یعنی ۳ لیتر V6 توربوشارژ Nettuno مجهز شده است.

نسخه محدود از فولکس واگن «ID.3» با همکاری پوشاک ورزشی



همکاری شرکت‌های خودروسازی با برندهای مد، در بسیاری موارد به نتیجه‌ای موفقیت‌آمیز ختم شده است. از میان این موارد می‌توان به همکاری فولکس‌واگن و Bogner در اوایل دهه ۹۰ میلادی اشاره کرد. در آن زمان، نام یکی از سری محصولات این تولیدکننده لباس ورزشی یعنی Fire and Ice در کنار اسم نسل دوم گلف قرار گرفت. در ابتدا قرار بود ۱۰ هزار دستگاه از این کوپه آلمانی با تزئین بدنه و کابین به رنگ بنفش تولید شود، اما به علت تقاضای زیاد، تیراژ به ۱۶ هزار و ۷۰۰ دستگاه افزایش یافت. یک سال پس از نمایش نسخه Fire + Ice از فولکس ID.3 GTX و دریافت بازخورد مثبت از مخاطبان، حالا خودروساز آلمانی از برنامه تولید این هاج‌یک برقی خبر داده است. برای ادای احترام به نخستین همکاری، ID.3 GTX Fire + Ice به تعداد ۱۹۹۰ دستگاه تولید خواهد شد. بدنه فولکس واگن ID.3 GTX Fire + Ice با رنگ جدید بنفش Ultra Violet و نشان‌های Fire + Ice با نارنجی Flamingo تزئین شده است. از دیگر ویژگی‌های ظاهری این مدل می‌توان به زمینه تیره چراغ‌های عقب، رنگ‌های ۲۰ اینچ و رنگ با طرح اختصاصی این مدل و نشان Fire and Ice مشابه دهه ۹۰ میلادی روی پاله سقفی اشاره کرد.

به بهانه افزایش تقاضا برای نسل جدید مرسدس «CLA»

بازار سدان‌های جمع‌وجور آلمانی گرم شد



سفرش خرید برای CLA جدید از حدود سه ماه پیش آغاز شده اما بسیاری از خریداران خودرو خود را تا سال آینده تحویل نخواهند گرفت. این موضوع ممکن است مرسدس را وادار کند تا سفارش‌های کارکنان را متوقف کند تا مشتریان وفادار زودتر خودرو را دریافت کنند.

جایگاهی که ارتقا یافته است در سال‌های اخیر، مرسدس بنز CLA جدید توانسته جایگاهی متفاوت و رو به رشد در بخش سدان‌های پریمیوم جمع‌وجور به‌دست آورد. رقبای آلمانی آن، آئودی A3 و بامو سری ۱.۲، اگر چه همچنان فروش ثابتی را حفظ کرده‌اند، اما آمار سفارش‌ها برای CLA به قدری چشمگیر بوده که شرکت برای پاسخ به تقاضای بالا، تولید این مدل را به سه شیفت کاری ارتقا داده است.

شاهد این رشد، گزارش «CarsBase» است که از عنوان «بسیار امیدوارکننده» برای حجم سفارشات جدید استفاده می‌کند و تأکید دارد برخی تحویل‌ها تا سال ۲۰۲۶ نیز به‌تأخیر افتاده‌اند.

در مقایسه، آئودی A3 با قیمت پایه حدود ۳۸ هزار دلار و تمرکز عمده بر قوای محرکه بنزینی و هیبرید ملایم، همچنان سالانه ده‌ها هزار دستگاه فروش دارد و بامو سری ۲ گرن کوپه نیز در بازه ۳۰ تا ۴۰ هزار دستگاه سالانه نوسان می‌کند.

کلید موفقیت CLA اما استفاده از پلت‌فرم MMA و معرفی نسخه‌های تمام‌برقی با EQ Technology است که امکاناتی مانند شارژ سریع تا ۸۰ درصد ظرف کمتر از ۱۰



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

تقاضای بالا برای نسل جدید مرسدس CLA باعث افزایش تولید و افزودن شیفت سوم در خط مونتاژ خودروساز آلمانی شده است؛ اما برخی مشتریان باید تا سال ۲۰۲۶ برای تحویل این مدل منتظر بمانند. به نظر می‌رسد گزارش‌ها درباره مرگ سدان‌ها کمی اغراق‌آمیز بوده است. درست است که اکثر خودروسازان بزرگ، سدان‌ها را از خط تولید خود حذف کرده و به سراغ شاسی‌بلندهای محبوب رفته‌اند، اما چند سازنده همچنان مدل‌های جدیدی معرفی می‌کنند. تنها سه ماه پس از رونمایی از CLA نسل سوم، مرسدس تولید خود را افزایش داده است. تقاضای بالا باعث شده این خودروساز شیفت سوم را به خط مونتاژ خود اضافه کند. برای نخستین بار، CLA به صورت کاملاً الکتریکی در کنار نسخه‌های مجهز به پیش‌رانه درون‌سوز عرضه شده که احتمالاً دلیل اصلی افزایش علاقه به این مدل است.

تقاضایی که تبدیل به چالش شده است به نظر می‌رسد گزارش‌ها درباره مرگ سدان‌ها کمی اغراق‌آمیز بوده است. درست است که اکثر خودروسازان بزرگ، سدان‌ها را از خط تولید خود حذف کرده و به سراغ شاسی‌بلندهای محبوب رفته‌اند، اما چند سازنده همچنان مدل‌های جدیدی معرفی می‌کنند. تنها سه ماه پس از رونمایی از CLA نسل سوم، مرسدس تولید خود را افزایش داده است.

تقاضای بالا باعث شده این خودروساز شیفت سوم را به خط مونتاژ خود اضافه کند. برای نخستین بار، CLA به صورت کاملاً الکتریکی در کنار نسخه‌های مجهز به پیش‌رانه درون‌سوز عرضه شده که احتمالاً دلیل اصلی افزایش علاقه به این مدل است. اگر چه تقاضای بالا برای یک مدل جدید خیر خوبی است، اما این موضوع زمان انتظار برای تحویل را افزایش می‌دهد و با وجودی که ثبت

خبر News

شتاب‌گیری زیر ۲ ثانیه‌ای «ریماک»

ریماک نورا از زمان معرفی در تابستان ۲۰۲۱ تاکنون، چندین رکورد به‌جا گذاشته است که از میان آن‌ها می‌توان بیشترین سرعت با خودرو برقی تولیدی (۴۱۲ کیلومتر بر ساعت)، سریع‌ترین پیمایش توربوگرنینگ با سوپر اسپرت برقی در زمان ۷ دقیقه و ۵،۲۹۸ ثانیه، سریع‌ترین دنده عقب با سرعت ۲۷۵،۷۴ کیلومتر بر ساعت و کمترین زمان ترمز در ۲۳ ثانیه را نام برد. نسخه به‌روزسانی شده از ریماک نورا با لقب R در اگوست ۲۰۲۴ معرفی شد. ریماک قصد دارد فقط ۴۰ دستگاه از این مدل را با قیمت ۲،۳ میلیون یورو عرضه کند. به لطف طی شدن مراحل مختلف تست و بررسی، تحویل ریماک نورا R به مشتریان به‌زودی آغاز خواهد شد. در همین حال، این سوپر اسپرت برقی از رکوردنشکنی هم غافل نمانده و



چندر رکورد جدید را به ثبت رسانده است. سوپر اسپرت ساخت کرواسی حالا عنوان بالاترین سرعت برای خودرو برقی تولیدی (۴۳۱ کیلومتر بر ساعت) و سریع‌ترین شتاب صفر تا صد (۱،۲۲ ثانیه) را در اختیار دارد. این خودرو توانست ظرف ۳،۹۵ و ۷،۸۹ ثانیه به سرعت‌های ۳۰۰، ۴۰۰ و ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. ریماک نورا R مسافت یک چهارم مایل یا ۴۰۰ متر را در مدت ۷،۹ ثانیه طی کرد. ریماک نورا R همچنین برای انجام ۰-۴۰۰-۰ یعنی رسیدن به سرعت ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت از حالت سکون و بعد توقف کامل هم فقط به ۲۵،۷۹ ثانیه احتیاج دارد. مدل عادی نورا در سال ۲۰۲۳ این فرآیند را در مدت ۲۹،۹۳ ثانیه انجام داد اما پارسل، کونیگزگ یسکو Absolut توانست عدد ۲۷،۸۳ ثانیه را ثبت کند. رکورد ۷ دقیقه و ۴،۹۵۷ ثانیه‌ای شیائومی SU7 در پیست نوربورگ رینگ با اختلاف جزئی از ریماک نورا R بهتر است، اما توجه داشته باشید که بنابر تشخیص مسئولان این پیست، محصول شیائومی در رده خودروهای برقی executive و متفاوت از ریماک نورا R طبقه‌بندی شده است. با توجه به روند عملکرد شرکت ریماک و اهمیت این برنده ثبت رکوردهای تازه، اصلاً بعید نیست که نورا R در اواخر سال جاری برای شکستن رکورد شیائومی SU7 هم دست به کار شود. شرکت ریماک، نورا R را معرفی کرده است.

داچیا «بیگستر» با لوگورنو و نام «بورئال» در خاور میانه عرضه می‌شود

داچیا بیگستر یکسان است. کف این خودرو از سطح زمین، ۲۱۳ میلی‌متر فاصله دارد. در کابین رنو بورئال با دو نمایشگر ۱۰ اینچ در کنار هم، محفظه لوازم و اهرم دنده کوچک، مواجه هستیم. صندلی‌های عقب با نسبت ۴۰:۶۰ خم می‌شود تا گنجایش محفظه بار از ۵۲۲ لیتر به ۱۲۷۹ لیتر برسد. رنو بورئال در تیپ کامل به تپویه مطبوع دو منطقه‌ای، شارژر بی‌سیم، سقف پانوراما، ماسازور صندلی‌های جلو، کروز کنترل تطبیقی، ترمز خودکار، دستیار حرکت بین خطوط و پایش نقاط کور مجهز شده است. برخلاف داچیا بیگستر که فقط به‌صورت هیبرید عرضه می‌شود، رنو بورئال فقط با پیش‌رانه درون‌سوز به فروش خواهد رسید. قوای حرکتی از پیش‌رانه ۴ سیلندر توربوشارژر Tce ۱.۳ تأمین می‌شود.

کراس‌اوور جدید رنو که قبلاً با کد C-SUV شناخته می‌شد، اکنون با نام بورئال Boreal - در برزیل رونمایی شده است. رنو بورئال براساس پلتفرم ماژولار گروه رنو یا RGRM شکل گرفته، که در رنو کار دیان هم استفاده شده است. این ساختار را می‌توان نسخه به‌روزسانی شده از پلتفرم CMF-B دانست، همان طوری که رنو بورئال نیز همتای داچیا بیگستر به‌شمار می‌آید. جلوپنجره هم‌رنگ بدنه با اجزای نورانی داخل آن، خطوط زاویه‌دار سپر جلو، دستگیره درهای عقب داخل ستون C، رنگ‌های ۱۹ اینچ و چراغ‌های عقب شبیه به محصولات گروه فولکس واگن، از مهمترین ویژگی‌های ظاهری رنو بورئال به‌شمار می‌آید. ابعاد بدنه رنو بورئال در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۵۵۶، ۱،۸۴۱، ۱،۶۵ و ۲،۷۰۲ متر اعلام شده، که تقریباً با





معرفی هیوندای «استار گیزر» ۲۰۲۵

هیوندای نسخه به‌روز شده مینی‌ون‌های اقتصادی خود، استار گیزر کارتنز و کارتنز X را در اندونزی معرفی کرده است. این دو مدل با طراحی جسورانه‌تر و ارتقاها فناوری، قصد دارند در بخش رقابتی خودروهای خانوادگی جایگاه خود را حفظ کنند. استار گیزر ابتدا در سال ۲۰۲۲ معرفی شد و نسخه کراس‌اوور مانند استار گیزر X در سال ۲۰۲۳ به آن پیوست. با این حال، هیوندای به این نتیجه رسیده که زمان فیس‌لیفت فرا رسیده و برای این نسخه‌های جدید نام کارتنز را در نظر گرفته که از قله کارتنز، بلندترین کوه اندونزی گرفته شده است. با وجود بازطراحی ظاهری، مشخصات فنی تغییری نکرده است. هر دو مدل همچنان از

موتور بنزینی ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی با ۱۱۳ اسب‌بخار قدرت و ۱۴۴ نیوتون‌متر گشتاور استفاده می‌کنند. نیرو از طریق گیربکس ۶ سرعته دستی یا CVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. این پلت‌فرم نسخه کشیده‌ای است که با کیا کارنز، کارنز کلاویس، هیوندای کر تاو کیا سلتنوس مشترک است. هرچند استار گیزر در وهله اول برای اندونزی در نظر گرفته شده اما هیوندای تأیید کرده که در آینده به چندین بازار بین‌المللی هم صادر خواهد شد. استار گیزر فیس‌لیفت در نمایشگاه بین‌المللی خودرو و کابیندو اندونزی رونمایی شد.

فرانسوی French

مینی‌ون اقتصادی



در حالی که رنو در اروپا به گسترش خط تولید پلاگین-هیبریدی و الکتریکی خود ادامه می‌دهد، استراتژی این شرکت در هند همچنان بر موتورهای درون‌سوز متمرکز است. یکی از بازیگران کلیدی رنو در این بازار، تریایر است؛ یک مینی‌ون کامپکت با ویژگی‌های کراس‌اوور که به‌تازگی فیس‌لیفت میان‌دوره‌ای را تجربه کرده است. این به‌روزسانی، ظاهر بیرونی را مدرن‌تر کرده و ارتقاها هوشمندانه‌ای در داخل کابین به‌ارمغان آورده تا این مدل در بخش رقابتی خودروهای اقتصادی همچنان پیش‌تاز بماند. تریایر هرچند یک مینی‌ون سسه‌دریفه است؛ اما تنها ۳۹۸۵ میلی‌متر طول دارد که آن را کوتاه‌تر از رنو کلیو هاچ‌بک می‌کند. این مدل هندی از پلت‌فرم CMF-A+ مشترک با رنو کوئید و کیگرو و همچنین نیسان مگنیت استفاده می‌کند. این فیس‌لیفت میان‌دوره‌ای هیچ تغییری در بخش فنی ایجاد نکرده است و در زیر کاپوت، همچنان یک موتور سسه سیلندر یک لیتری تنفس طبیعی قرار گرفته است.

محصول Product

کانسپت مخفی «بوگاتی»



در حالی که برخی از کانسپت‌های بوگاتی به‌نمایش عمومی در آمدند، یک پیش‌زمینه ناشناخته برای ویرون سال‌ها مخفی ماند. این کانسپت شگفت‌انگیز که توسط والتر دسیلوا طراحی شده بود، اخیراً در موزه اتواشات آلمان، کنار کارخانه فولکس‌واگن به‌نمایش گذاشته شده است. گرچه این کانسپت در سال ۱۹۹۹ طراحی شد، اما تقریباً یک دهه مخفی ماند. در سال ۲۰۰۹، مجله ایتالیایی کوآرتوروت به انتشار تصاویری وجود آن را فاش کرد. در خلاف دیگر کانسپت‌هایی که پیش‌نمایش ویرون بودند، این نمونه هرگز به‌نمایشگاه‌های خودرو راه نیافت و کاملاً ناشناخته باقی ماند. اگرچه بوگاتی نهایتاً از این کانسپت به‌عنوان پایه‌ای برای تولید ویرون استفاده نکرد، اما در طراحی آن نشانه‌های متعددی از بوگاتی دیده می‌شود. مانند کانسپت ۳/۱۸ تیرون که در سال ۱۹۹۹ رونمایی شد، این کانسپت هم به یک پیش‌رانه ۶.۳ لیتری W18 مجهز شده بود که از سه ردیف ۶ سیلندر تشکیل می‌شد. این پیش‌رانه هرچند به نسخه تولیدی راه پیدا نکرد و جای خود را به موتور W16 چهار توربو داد، اما بسیار جاه‌طلبانه بود.

آلمانی German

هاچ‌بک داغ خاص با تولید محدود



نقطه اوج گلف GTI، گلف G60 لیمیتد بود که در سال ۱۹۸۹ معرفی شد. این نسخه‌ای تولید محدود بود که از تمام آپشن‌های سطح بالای گلف آن زمان بهره می‌برد. این نسخه در ظاهر به‌جای چهار چراغ GTI، دو چراغ تکی ساده داشت و زمانی که سپرهای بزرگ در گلف‌ها به‌صورت استاندارد ارائه می‌شدند، از سپرهای باریک ساده استفاده می‌کرد. ترمیم آبی دور جلوپنجره به‌جای قرمز، یک نشان کوچک آبی و رینگ ۱۵ اینچی BBS RM012 هم از دیگر ویژگی‌های ظاهری این نسخه بودند. زیر ظاهر ساده و فریبنده گلف G60 لیمیتد، قدرتی نهفته بود که پیش‌تر در هیچ هاچ‌بک داغی دیده نشده بود. این خودرو با بر خورداری از پیش‌رانه ۴ سیلندر سوپرشارژ و سیستم چهار چرخ محرک، از بسیاری جهات پیش‌زمینه گلف R محسوب می‌شد. پیش‌رانه مورد بحث، نسخه ۱۶ سوپاپ پیش‌رانه ۱.۸ لیتری بود که با سوپرشارژر G60 به ۲۱۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۲ نیوتون‌متر گشتاور رسید. لیمیتد می‌توانست در حدود ۶.۴ ثانیه به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و به‌حداکثر سرعت ۲۳۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند.

ژاپنی Japanese

سرعت سرسام‌آور کاوازاکی «نینجا»

در دنیای موتورسیکلت‌های اسپرت، سرعت همیشه موضوع مهمی است و کاوازاکی که در تولید موتورسیکلت‌های اسپرت سریع ید طولایی دارد، مجموعه‌ای از موتورسیکلت‌های نینجا را تولید می‌کند که برای خیابان و پیست طراحی شده‌اند. این شرکت ۱۳ مدل با نام نینجا دارد که در سه دسته شامل اسپرت، سوپراسپرت و هایپراسپرت تقسیم‌بندی می‌شوند. در صدر همه موتورسیکلت‌های سوپراسپرت نینجا ZX-14R قرار دارد. این مدل به پیش‌رانه ۱۴۴۰ سی‌سی مجهز است که ۱۹۷ اسب‌بخار قدرت و ۱۵۸ نیوتون‌متر



گشتاور تولید می‌کند. در حالی که وزن این موتورسیکلت تنها ۲۷۰ کیلوگرم است؛ مانند بسیاری از موتورسیکلت‌های اسپرت پر قدرت، حداکثر سرعت ZX-14R روی ۲۹۹ کیلومتر بر ساعت محدود شده است؛ با این حال، راه‌هایی برای دور زدن این محدود کننده وجود دارد و کسانیکه این کار را انجام داده‌اند، توانسته‌اند به سرعت‌هایی بیش از ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت برسند. به‌خاطر توافقی موسوم به «توافق جنتمن‌ها» بین تولیدکنندگان موتورسیکلت، سقف سرعت اکثر سوپربایک‌ها روی ۲۹۹ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. این محدودیت دهه‌ها پیش تعیین شد؛ اما بسیاری از تولیدکنندگان به‌دلایل ایمنی همچنان موتورسیکلت‌های خود را محدود می‌کنند. با این حال، مالکان ZX-14R به‌دنبال راه‌هایی برای سریع‌تر کردن موتور خود با اقداماتی مثل ایجاد تغییراتی در ECU هستند. به‌گفته مالکان، متداول‌ترین اقدام برای دور زدن محدودیت ۲۹۹ کیلومتر بر ساعت، ایجاد تغییری دائمی در سرعت‌سنج موتورسیکلت است.

در بازار روز گذشته، فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت ارزان شد

زیان قابل توجه خودروسازان در فصل بهار



قیمت‌های جدید نبود؛ تا آنجا که ایران خودرو به عنوان تنها شرکتی که تحت مدیریت خصوصی قرار دارد، نسبت به این موضوع معترض شد. کشمکش‌ها رو به‌شدت تا انتهای خردادماه که این خودروساز رشد میانگین ۲۲.۳ درصدی قیمت محصولات خود را اعلام کرده اما وزارت صمت این قیمت را غیرقانونی دانست. این وزارتخانه اوایل تیرماه رشد ۱۵ درصدی بهای رسمی خودرو را مصوب کرد؛ اما ایران خودرو برخلاف دولت دیگر این ابلاغیه را در سامانه کدال منتشر نکرد و برای همه این پرسش‌قوت گرفت که آیا محصولات این شرکت نیز مشمول رشد ۱۵ درصدی قیمت است؟

پاسخ این پرسش در حاله‌ای از ابهام بود و حتی این خودروساز طرح فروش با قیمت‌های مصوب خود را نیز اجرایی کرد؛ اما طبق آخرین اطلاعیه‌ای که این شرکت به تازگی منتشر کرده، وزارت صمت بزرگترین خودروساز کشور را نیز مشمول ۱۵ درصد رشد قیمتی کرده است. از طرف دیگر سایپا و زیرمجموعه مطرح آن یعنی پارس خودرو نیز در بلاکلیفی به‌سر می‌برند؛ چرا که بعد از واگذاری مدیریت ایران خودرو در بهمن‌ماه سال گذشته، انتظار می‌رفت هرچه سریع‌تر تکلیف واگذاری سایپا نیز مشخص شود؛ اما هنوز خبری از عملیاتی شدن آن نیست. این بلاکلیفی صنعت خودرو را در فضای مبهمی فرو برده است. عامل دیگری که می‌توان به آن اشاره کرد، رکود ایجاد شده در کل صنعت است. طبق آمار شامخ که توسط اتاق بازرگانی ایران منتشر می‌شود، صنعت کشور در سومین ماه از سال در رکودی ترین حالت ثبت شده از ابتدای نظر سنجی شامخ تاکنون قرار داشته است. اما در همین وضعیت رکودی حاکم بر صنایع نیز، خودرو و رکود بیشتری را ثبت کرده و در رتبه دوم بین تمام صنایع از حیث رکود قرار گرفته است. نگاهی به رشد و افول فاکتورهای شامخ نشان می‌داد علاوه بر بلاکلیفی قیمتی، عواملی چون کمبود مواد اولیه و نرخ بالای تورم نیز به‌شدت این صنعت را تحت تأثیر قرار داده است.

در واقع در بهار امسال و مدت مشابه سال گذشته، برخی مشکلات به‌طور مشترک وجود داشته است. برای مثال در هر دو سال وضعیت قیمت‌گذاری در نوعی بلاکلیفی به‌سر

می‌برده است. سال گذشته نیز تا انتهای آبان‌ماه خبری از اعلام قیمت‌های جدید نبود. همچنین چالش‌های ارزی نیز از دیگر مشکلاتی است که دست از سر صنعت و بازار خودرو بر نمی‌دارد. سال گذشته تا اواسط تابستان خبری از تخصیص ارز جدید برای خودروسازان نبود و امسال نیز مشکلات مشابهی گریبانگیر این صنعت است. با این حال می‌توان گفت بلاکلیفی‌های قیمتی و مشکلات ارزی در سال جاری نسبت به سال گذشته شدت گرفته است.



احسان ناصرپایلی
enaseri@autoworld.ir

بر اساس اطلاعات ارائه‌شده به بورس، زیان انباشته غیرتلفیقی سه خودروساز بزرگ کشور در سه ماهه ابتدایی سال بارشد ۷ درصدی و یاب‌تعبیری باافزایش ۱۶.۱ همتی به ۲۴۴.۷ همت رسید. این رشد در حالی ثبت شده که در سه‌ماه اول سال گذشته میزان رشد زیان انباشته تنها ۴.۹ درصد و ۹.۱ همت بوده است. بر این اساس روند زیان‌دهی خودروسازان طی این مدت به‌شدت سرعت گرفته است. به‌عبارت دیگر مقدار اضافه‌شده به زیان انباشته در سه‌ماهه امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته از ۹.۱ همت به ۱۶.۱ همت رسیده است.

در نگاه اول به‌نظر می‌رسد رقم زیان انباشته اعلامی نسبت به ۲۸۰ همتی که تا انتهای اسفند سال ۱۴۰۳ اعلام شده بود، کمتر شده است؛ اما باید توجه داشت که کاهش این رقم نسبت به ارقام اعلامی پایان سال گذشته به دلیل آن است که زیان اعلام‌شده در انتهای خردادماه غیرتلفیقی است. یعنی شرکت‌های تابع خودروسازان را در نظر نمی‌گیرد و تنها صورت سود و زیان خود خودروسازان را زیر دره‌بین قرار می‌دهد. بنابراین اگر زیان شرکت‌های زیرمجموعه نیز به این رقم اضافه شود، میزان زیان انباشته از این رقم بیشتر خواهد شد. همچنین این آمار نشان می‌دهد خودروسازان طی بهار امسال حدوداً ۸.۵ همت زیان عملیاتی داشته‌اند. البته سایپا در این مدت زمان سود عملیاتی ثبت کرده؛ اما رشد زیان عملیاتی در ایران خودرو و پارس خودرو به‌قدری بوده که در نهایت ۱۲۲ درصد رشد زیان عملیاتی برای خودروسازان طی سه ماه ابتدایی سال ثبت شده است.

عوامل مختلفی در رشد زیان خودروسازان طی سه ماه اول سال تأثیرگذار بوده‌اند. از این میان می‌توان به بلاکلیفی قیمتی خودروسازان طی این دوره اشاره کرد. از ابتدای سال جاری، خودروسازان انتظار اصلاح قیمت را می‌کشیدند؛ با این حال تا انتهای فصل بهار خبری از اعلام

بازار Market

بحران در «پورشه»!

پورشه شرایط جالبی ندارد و فروش این شرکت در ۶ ماهه نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل ۶ درصد کاهش یافته است. در نتیجه، پورشه تصمیم گرفته است یک هزار و ۹۰۰ نفر از کارکنان خود را تا سال ۲۰۲۹ اخراج کند. به‌گفته مدیرعامل پورشه، اولیور بلوم، در ایمیلی به کارکنان اعلام کرد اقدامات بیشتری برای کاهش هزینه‌ها در پاسخ به کاهش فروش در چین و هزینه‌های بالاتر ناشی از تعرفه‌های دولت ترامپ برنامهریزی شده است. او صراحتاً گفت: «مدل تجاری که دهه‌ها برای ما خوب عمل کرده، در شکل کنونی خود دیگر



کارایی ندارد.» بر این اساس تا پایان سال، خط تولید پورشه دو خودرو اسپرت بنزینی را از دست خواهد داد و یک شاسی‌بلند الکتریکی به آن اضافه خواهد شد. نسل کنونی باکستر و کیمون در ماه اکتبر از خط تولید خارج می‌شوند و جایگزین‌های الکتریکی آن‌ها زودتر از ۲۰۲۶ وارد بازار نخواهند شد. شاسی‌بلند کائون الکتریکی نیز در ماه‌های آینده رونمایی خواهد شد. هنوز زود است که بگوییم آیا کائون الکتریکی می‌تواند شرایط شرکت را بهبود ببخشد یا نه؛ اما پورشه ممکن است از شروع قوی شاسی‌بلند الکتریکی کوچک‌تر خود، ماکان دلگرم شده باشد. از سوی دیگر، نخستین خودرو الکتریکی این شرکت یعنی تایکان با مشکل مواجه است.

فروش تایکان در سال ۲۰۲۴ با ۴۹ درصد کاهش روبه‌رو شد و در نیمه اول ۲۰۲۵ نیز ۶ درصد دیگر افت کرد. آمریکای شمالی همچنان بزرگ‌ترین بازار پورشه است؛ جایی که سال گذشته شاهد افزایش یک درصدی در تحویل خودروها بود و در نیمه اول ۲۰۲۵ نیز ۱۰ درصد رشد داشت.



سهم ۹،۷ درصدی (رشد ۱،۱ درصدی نسبت به زمان مشابه در سال گذشته) با رشد ۴،۲ درصدی در بازار آمریکا توانست به چنین جایگاهی دست یابد. در جایگاه سوم هیوندای - کیا با سهم ۸،۲ درصدی قرار گرفت که ۳ درصد رشد جهانی و در بازار آمریکا ۹،۷ درصد رشد مثبت و در اروپا با ۱،۷ درصد کاهش فروش مواجه شده است. نیسان نیز در رتبه چهارم است که ۸،۴ درصد کاهش فروش در آسیا را تجربه کرده و استلانتیس با کاهش فروش ۱،۵ درصدی در جهان در رتبه پنجم قرار گرفت؛ این در حالی است که استلانتیس در آسیا ۲۹،۵ درصد رشد فروش داشته است.

مجله Focus2Move با استخراج آمار ثبت نام از پایگاه داده جهانی متعلق به تیم این مجله که ثبت نام آن در ۱۵۹ کشور با حضور همه برندها و مدلها بوده، گزارش جامعی را منتشر کرده است. اطلاعات این گزارش تا ماه می سال جاری میلادی است؛ بر این اساس گروه خودروسازی تویوتا با سهم ۱۲،۵ درصدی (۶،۱ درصد رشد نسبت به زمان مشابه در سال گذشته) رشد ۱۲ درصدی در آسیا و کاهش ۵،۱ درصدی فروش محصولاتش را در اروپا به عنوان مقام نخست در میان خودروسازان دارد. در مقام دوم گروه خودروسازی فولکس واگن قرار دارد که با



کدام کمپانی در فروش موفق تر است؟

«GSX-R1000R»؛ بهترین اسپرت با یک سال

رمز و راز سامورایی چابک «سوزوکی» چیست؟



هر وقت که بحث قدرت موتور، سرعت بالا، ترمزگیری خوب و شتاب هیجان انگیز موتور سیکلت به میان می آید، نام برند سوزوکی در ذهنها نقش می بندد. اسپرت با یک



این کمپانی مطرح ژاپنی یعنی GSX-R1000R پرچمدار محصولات اسپرت آن بوده که به لطف بهره گیری از تکنولوژی سطح بالا، به چنین جایگاهی خاصی دست یافته است. از آنجا که هر ساله بهترین های هر کلاس موتور سیکلت معرفی می شود، اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی نیز بهترین اسپرت با یک های سال ۲۰۲۵ میلادی (که در ابتدای بهار سال جاری به دست مشتریان رسید)، معرفی شدند. سوزوکی GSX-R1000R در فهرست بهترین اسپرت با یک های سال قرار گرفت که در ادامه این موتور سیکلت را از نظر فنی بررسی می کنیم.

طراحی اسپرت و آیرودینامیک سوزوکی

سوزوکی GSX-R1000R رقیب سرسختی برای اسپرت با یک هایی مانند یاماها YZF-R1، کوازاکی نینجا ZX-10R، هوندا CBR1000RR فایر بلد، دوکاتی پانینگال V4، بامو S1000RR و اپریلیا RSV4 1100 به شمار می رود. آنچه سبب برتری پرچمدار سوزوکی شده، تکنولوژی منحصر به فرد آن است. نسل هفتم GSX-R1000R از سال ۲۰۱۷ میلادی با یک طراحی خاص تر به تولید رسید. در اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی این موتور سیکلت دستخوش تغییرات طراحی سوزوکی قرار گرفت. بانگای به پروفیل این اسپرت با یک شاهد استفاده از فلاپ های حجیم یکپارچه هستیم که انحنای پوزه، باک حجیم، فلاپ های تیز عقب و آگزوز زاویه دار، استایل هیجان انگیز و اسپرتی برای این پرچمدار سوزوکی به وجود آورده است. ناگفته نماند که در نسخه ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ شاهد طراحی فلاپ های تیز عقب و پوزه جدید هستیم که طراحی کاسه چراغ و LED درون آن، استایل جدیدتری به این اسپرت با یک بخشیده است. در نمای جلو، شاهد طراحی چراغ لوزی شکل هستیم که دو LED باریک روی فلاپ و ورودی هواروی دماغه، چهره جسورانه تری از GSX-R1000R را به نمایش می گذارند. در نمای عقب نیز همچنان چراغ لوزی شکل با گرافیک LED و حجم خاص فلاپ ها، نمای بسیار جذاب و زیبایی به این اسپرت با یک داده است. پرچمدار سوزوکی در سه رنگ قرمز همراه با مشکی پیاپویی، مشکی براق و نقره ای همراه با خطوط آبی رنگ و همچنین سه رنگ متنوع به دست مشتریانی می رسد.

قدرت سامورایی چابک

سوزوکی در بخش فنی و قوای محرکه همواره برتری داشته است. بر این اساس GSX-R1000R از یک موتور ۴ سیلندر خطی به حجم ۹۹۹،۸ سی سی استامفریک با ۱۶ عدد سوپاپ در سرسیلندر برخوردار است. این پیشرانها از ساختار دو میل سوپاپ و DOHC، ۱۶ سوپاپ در سرسیلندر، قطر سیلندر ۷۶ میلی متری، کورس پیستون ۵۵،۱ میلی متری، کاهش از تعاق فضای محفظه احتراق، نسبت تراکم به ۱۳،۲ به یک، بهره گیری از سیستم سوخت رسانی انژکتوری، استفاده از دو درجه گاز ۴۹ میلی متری و دو انژکتور روی آن برخوردار است. این پیشرانها با توجه به ویژگی های ذکر شده، توان خروجی را به ۲۰۳ اسب بخار در ۱۳۲۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور را به ۱۱۷،۶ نیوتون متر در ۱۰۸۰۰ آرپی ام می رساند. ناگفته نماند که رسیدن به این قدرت ۲۰۳ اسب بخاری و گشتاور ۱۱۷،۶ نیوتون متری به لطف استفاده از بنزین دارای اکتان ۹۲ امکان پذیر است. البته کمپانی سوزوکی برای کشورهای خاورمیانه، این اسپرت با یک را با بنزین با اکتان ۸۸ نیز کالیبره کرده است. بر این اساس، با استفاده از بنزین دارای اکتان ۸۸ حداکثر قدرت این پیشرانها به ۱۹۵ اسب بخار در ۱۲ هزار آرپی ام و حداکثر گشتاور آن به ۱۰۷ نیوتون متر در ۹۵۰۰ آرپی ام می رسد. در این پیشرانها، سیستم خنک کاری و روانکاری بی نظیری نصب شده است. همچنین در میل لنگ، روزنه های طراحی شده که روغن را با فشار حداکثر ۱،۵ بار، به زیر پیستون ها منتقل می کند. این امر منجر به کاهش دمای پیستون ها در دورهای بالاتر از ۵ هزار آرپی ام می شود. همچنین کمپانی سوزوکی از اولین پمپ (پمپ روغن) نسل جدیدی استفاده کرده که حق ثبت آن متعلق به کمپانی سوزوکی است. برای این اولین پمپ یک درجه دیاگرامی تعبیه شده که در زمان افزایش دور موتور از ۵ هزار آرپی ام، میزان دبی خروجی از پمپ تا ۳،۵ برابر افزایش پیدا می کند. این افزایش دبی سیال در سیستم روانکاری منجر به بهبود روانکاری و کاهش دمای موتور در دورهای بالا می شود. همچنین یک واتر پمپ (پمپ آب) در این موتور بسیار جمع جور طراحی شده که دارای یک سنسور و پردازشگر است. این ساختار سبب شده است در صورت عدم باز شدن ترموستات یا وجود اشکال در مدار آب، این اشکال به ECU اطلاع داده شود؛ همین مکانیزم، سبب برتری قلب تپنده سوزوکی GSX-R1000R شده است. از سوی دیگر یکس ۶ سرعته دنده ثابت با ضرایب بسیار کوتاه و با مکانیزم تسریع تعویض دنده ها، به صورت مکاهیدرولیکی دنده ها را ترمز تعویض کرده و شتاب بسیار هیجان انگیزی را در اختیار راکب قرار می دهد. این گیربکس، قدرت و گشتاور را به کمک زنجیر نسل جدید که دارای آلیاژ فولاد سبک وزن است به چرخ عقب منتقل می کند. این گیربکس دارای کلاچ های چند صفحهای غوطه ور در روغن است که مجهز به کنترل کننده گشتاور نیز شده تا اتلاف انرژی کمتری صورت بگیرد. این سیستم، لاچ و شتاب بی نظیری را در اختیار راکب قرار می دهد. همین مکانیزم کلاچ منجر به افزایش عمر مفید این قطعه و افزایش لذت راندگی با این موتور سیکلت شده است.



راحتی و ارگونومی سطح بالا

سوزوکی GSX-R1000R با فاصله محوری ۱۴۲۰ میلی متری، دارای ارتفاع صندلی ۸۲۵ میلی متری است. این اسپرت با یک به لطف چنین سطح ارتفاعی، دارای زاویه قرارگیری راکب نسبت به فرمان ۲۴،۷ درجه ای است که این مهم به معنای ارگونومی سطح بالا در زمان استفاده از آن است. ناگفته نماند که یک نمایشگر ۵،۷ اینچی TFT با کیفیت به منظور نمایش تمام اطلاعات حرکتی و سرعت، دور موتور، میزان مصرف سوخت، سوخت موجود در باک، چراغ چک، دمای موتور و سایر علائم حرکتی و فنی نیز تعبیه شده تا سطح راحتی راکب را تقویت کند.

بررسی کیفیت سواری، عملکرد هندلینگ

مهندسان سوزوکی در محور جلو از دو امپر (کمک فنر) قابل تنظیم بهره گرفته اند که حداکثر تا ۴۳ میلی متر امکان تنظیم دارد. در محور عقب از ساختار جدید (نسل جدید مونسوک با نام لینک-تایپ یا لایت-شوک) بهره گرفته شده است. این سیستم دارای یک کمک فنر هیدروپنوماتیکی و فنر لول است که منجر به ایجاد سواری بسیار با کیفیت شده است. جالب است بدانید که کمک فنر محور عقب قابل تنظیم در ۶ حالت است. همچنین به لطف طراحی دو امپر وی-شکل آلومینیومی و نصب تایر ۱۲۰/۷۰ بارینگ آلومینیومی ۱۷ اینچی در جلو و نصب تایر ۱۹۰/۵۵/۱۷ بارینگ آلومینیومی در عقب، سواری بسیار با کیفیت و نرمی در اختیار راکب و سرنشین قرار می گیرد. از طرفی تایرهای سفارشی بریجستون RS10 نیز کیفیت سواری را در سطح بالایی قرار می دهد. به لطف مرکز ثقل نسبتاً پایین فرمان پذیری و هندلینگ فوق العاده ای که این موتور سیکلت دارد، مجله موتور سیکلت GSX-R1000R را از نظر هندلینگ، یک سسر و گردن بالاتر از اپریلیا RSV4 و حتی KTM 990RC دانده. از نظر سیستم ترمز در دانه سوزوکی در محور جلو به دو دیسک سوراخ دار خنک شونده با کالیبر سفارشی برمی چهار پیستونه و در محور عقب به تک دیسک سوراخ دار خنک شونده با کالیبر سفارشی نیسن تک پیستونه مجهز است. این سیستم با هماهنگی سیستم کنترل کشش و ABS عملکرد بی نظیری دارد.

کاهش وزن به سبک سوزوکی

بر اساس ادعای سوزوکی، در نسخه های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ این موتور سیکلت از مواد جدیدی در سازه بهره گرفته شده است. در سازه بدنه از آلومینیوم دایکستینگ دارای پروفیل دابل بهره گرفته شده که این مهم سبب کاهش وزن و ارتقای استحکام شده است. پروفیل سازه بدنه، آلومینیوم دارای پیل دابل بوده که در فریم جلو مقدار پلیاستیک فشرده نیز استفاده شده است. این تکنولوژی وزن GSX-R1000R را به ۲۰۳ کیلوگرم رسانده است. ناگفته نماند که وزن ۲۰۳ کیلوگرمی با احتساب ۱۶ لیتر بنزین موجود در باک و سیستم ترمز ضد قفل ABS است. جالب است بدانید که حداکثر توان خروجی GSX-R1000R، ۲۰۳ اسب بخار و مجموع وزن خالص آن ۲۰۳ کیلوگرم است؛ این به معنای رسیدن به عدد شگفت انگیز به ازای هر کیلوگرم، یک اسب بخار است. این امر سبب برتری مهندسی سوزوکی شده است.



کمپانی سوزوکی پرچمدار خود یعنی GSX-R1000R را در نسخه فول آپشن، به قیمت ۱۸ هزار و ۶۴۹ دلار به دست مشتریان می رساند.



کشنده «ولو» دارای ۵ ستاره ایمنی

فنی دارای پیشرفته‌ترین دیزلی و تمام‌الکتریکی است. قوی‌ترین مدل این کشنده FM500 است که دارای یک موتور ۶ سیلندر خطی ۱۲.۸ لیتری توربوشارژر کامن ریل است. این موتور به لطف ساختار توربوشارژر می‌تواند حداکثر ۵۰۰ اسب بخار قدرت را در ۱۷۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۲۵۰۰ نیوتون متر را در ۱۴۰۰ آرپی‌ام به ارغاف آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۱۲ سرعته آی-شیفت به چرخ‌ها منتقل می‌شود. همچنین این گیربکس دارای ساختار جدیدی بوده که دنده آوردن را به صورت کاملا هوشمند در زمان نیاز وارد مدار می‌کند.

ولو FM از جمله کشنده‌های محبوب و باکیفیت این کمپانی سوئدی شناخته می‌شود و در ۲۷ فوریه سال ۲۰۲۰ میلادی، نسل سوم آن مبتنی بر زبان جدید طراحی ولو به صورت رسمی معرفی شد. از نظر طراحی بسیار مشابه برادر بزرگ‌ترش یعنی FH است؛ با این تفاوت که چراغ‌های جلو کمی جمع‌وجورتر است. FM نسل سوم در زمان مدیریت تازه راجر آلم به تولید رسیده است. نکته بسیار مهم درباره FM این است که سال ۲۰۲۴ میلادی توسط موسسه یوروانکپ از نظر ایمنی مورد تست و ارزیابی قرار گرفت که در نهایت پنج ستاره کامل ایمنی را از آن خود کرد. این مدل از نظر مشخصات

مدیران خودرو مسیر تازه‌ای را آغاز کرده است

تحول در استراتژی نام‌گذاری محصولات «مدیران خودرو»

نام‌گذاری جدید سری سدان‌های شهری ام‌وی‌ام، مفهوم «موشن» را با تاکید بر پویایی، حرکت مداوم و راحتی سواری بازتعریف کرده و هدف آن، ارائه تجربه‌ای مدرن و متناسب با سبک زندگی شهری است



شرکت مدیران خودرو با بیش از ۲۰ سال فعالیت، همواره جزو پیشگامان صنعت خودروسازی خصوصی ایران بوده و از مسیر نوآوری، توسعه فناوری و داخلی‌سازی قطعات به سهم قابل توجهی از بازار دست یافته است. این شرکت با بهره‌گیری از شبکه وسیع فروش و خدمات پس از فروش، توانسته استانداردهای بازار خودرو را ارتقا دهد و نقش کلیدی در این صنعت ایفا کند.

در شرایط فعلی، مدیران خودرو با تکیه بر تجربیات گذشته، رویکردی آینده‌نگر و راهبردی طولانی‌مدتی برای بازار ایران دارد که به همین واسطه تغییرات اساسی در استراتژی نام‌گذاری و برندسازی خود ایجاد کرده و بر افزایش تولید داخلی، انتقال فناوری‌های پیشرفته جهانی، تمرکز روی تکنولوژی‌های سبز و بازآفرینی هویت برند محصولاتش متمرکز شده است. هدف از این استراتژی جدید، تقویت زنجیره تامین، به‌روزرسانی محصولات مطابق تکنولوژی‌های روز دنیا و افزایش اعتماد مصرف‌کنندگان ایرانی به محصولات داخلی است تا در فضای رقابتی و متغیر بازار، زمینه رشد پایدار، نوآوری و انتخاب‌های متنوع‌تری برای مشتریان فراهم شود؛ این تغییرات سرآغاز فصلی تازه برای برند مدیران خودرو به‌شمار می‌رود.



برند اکستریم: تنها برند سوپر لاکچری بازار ایران

برند اکستریم‌ژن اکتشاف و شکوفایی در صنعت خودرو، پیشرفته‌ترین فناوری‌های روز دنیا را با میراث صدساله خودروسازی اروپا در هم آمیخته است. تغییر نام محصولات این برند بیانگر روشن از تعهد مدیران خودرو و برند XTRIM به آینده‌های هوشمند، پایدار و فناور محور است. در چارچوب استراتژی جدید، شرکت در حال گذار از سید سنتی خودروهای احتراقی به سمت مجموعه‌ای پیشرفته از خودروهای هیبریدی و الکتریکی است.

تمامی مدل‌های جدید با حرف «X» آغاز می‌شوند - ادای احترامی به ژن و DNA برند XTRIM که همواره نماد ماجراجویی، جسارت و نوآوری بوده است. هر نام بر اساس مفهومی فرهنگی، تاریخی و احساسی انتخاب شده تا هویت منحصر به فرد خود را بیان کند.

Quest (OX) نماد سفرهای بزرگ، لوکس و قدرتمند الهام گرفته شده از داستان‌های حماسی در تاریخ ایران.

Tribute (TX) بازگشت به ریشه‌ها؛ ادای احترام به مدل اولیه XTRIM و ارزش‌های بنیادین برند Spark (SX) بیانگر انرژی، خلاقیت و سبک زندگی شهری مدرن؛ بازتابی از فرهنگ پرشور نسل جوان.

Miracle (MX) تجلی زیبایی و فناوری؛ الهام گرفته از هنر و معماری ایرانی، چون مساجد اصفهان و اشعار حافظ.



این مسیر ادامه دارد

این مسیر، تازه آغاز راه است و مدیران خودرو در نظر دارد متناسب با نیازهای بازار ایران و بر پایه مدل توسعه‌های شرکت، به‌ویژه با تمرکز بر محصولات مبتنی بر انرژی پاک، تغییرات گسترده و مثبتی را رقم بزند. این شرکت همواره تلاش می‌کند با ارتقای کیفیت محصولات و توسعه خدمات پس از فروش، رضایت مشتریان را هر چه بیشتر حاصل کند و سهم بیشتری از بازار خودرو را به خود اختصاص دهد. آینده‌ای روشن و پراز تحول در انتظار بازار خودرو ایران است.

فونیکس سری (F): آینده‌نگری و نوآوری در بازار خودروهای لوکس و سبز

در رویکرد نوین برند فونیکس، شاسی‌بلندهای این برند با نام سری F که برگرفته از واژه Future به معنای آینده است، به بازار عرضه می‌شوند. استراتژی فونیکس بر آینده‌نگری، رویکردی پیشرو و خلق هویتی متمایز استوار است و سری F تجلی طراحی مدرن، فناوری‌های پیشرفته و پاسخ‌گویی به نیازهای نسل جدید مصرف‌کنندگان به‌شمار می‌رود. علاوه بر این، فونیکس NEV به‌عنوان پرچم‌دار خودروهای برقی (EV) و پلاگین-هیبریدی (PHEV) در بازار ایران، با رویکرد همسویی با ترندهای جهانی و تمرکز بر تولید خودروهای دوستدار محیط‌زیست، جایگاه ویژه‌ای را برای این برند رقم زده است. آینده سبز حق همه مردم است و فونیکس با همین باور در تلاش است تا بازار خودروهای انرژی پاک و سبز را در ایران توسعه دهد و پرچمدار این بازار بماند.



فونیکس سری Z (سدان‌های فونیکس): در قله کمال

سدان‌های فونیکس با نام جدید سری Z که الهام گرفته از واژه «Zenith» به معنای نقطه اوج و کمال است، وارد بازار شده‌اند. این خانواده، بالاترین خودروهایی سدان مونتاژی بازار را در بر می‌گیرد و نمادی از کیفیت ممتاز، طراحی پیشرفته و به‌کارگیری جدیدترین فناوری‌هاست. سری Z با تمرکز بر نوآوری، ظرافت در جزئیات و فراتر رفتن از استانداردهای رایج بازار، پاسخی شایسته به نیازهای مشتریان سخت‌پسند و علاقه‌مند به تجربه‌ای متمایز از یک خودرو سدان ارائه می‌دهد. این نام‌گذاری جدید تعهد فونیکس را نسبت به ارائه محصولاتی با بالاترین سطح کیفیت و جایگاه ویژه در بین رقبانشان می‌دهد.

ام‌وی‌ام سری (X): بهبود تجربه رانندگی در کنار مسئولیت اجتماعی

ام‌وی‌ام با محوریت بهبود مستمر تجربه مشتریان، همواره در پی ارائه محصولات متناسب با نیاز خریداران است. به همین دلیل در سری محصولات این برند (حرف X برگرفته از واژه Experience است) این رویکرد نوآورانه، تعهد ام‌وی‌ام به سازگاری با نیازهای نسل جدید و ماجراجویی در کیفیت و فناوری را به خوبی منعکس می‌کند. علاوه بر این، برند ام‌وی‌ام توجه ویژه‌ای به مسئولیت اجتماعی دارد و در حوزه برندینگ خود بر فعالیت‌های خیریه و ایفای مسئولیت اجتماعی تمرکز قابل توجهی دارد تا ضمن بهبود تجربه مشتریان، نقشی مثبت و تاثیرگذار در جامعه ایفا کند و داشته باشد.



ام‌وی‌ام سری (M): بازتعریف نسل سدان‌های پرطرفدار بازار

نام‌گذاری جدید سری سدان‌های شهری ام‌وی‌ام، مفهوم «موشن» را با تاکید بر پویایی، حرکت مداوم و راحتی سواری بازتعریف کرده و هدف آن، ارائه تجربه‌ای مدرن و متناسب با سبک زندگی شهری است. شایان ذکر است که سری آرپی‌وی ۵ طی چندین نسل وارد بازار شده و هر نسل آن با استقبال گسترده مشتریان و فروش بالا روبه‌رو بوده است. اکنون نسخه جدید این سری با نام ام‌پ۵ و قرار است با بهبودهای قابل توجه نسبت به نسخه‌های قبلی عرضه شود و این روند توسعه با توجه به نیاز مشتریان در نسل‌های آینده نیز ادامه خواهد یافت.



سایر مونتاژ کاران هم که تاکنون به این شیوه از فروش خوش بین نبوده‌اند، صرفاً با هدف بالا بردن آمار فروش خود، شانس خود را در این بخش نیز امتحان کنند.

این روزها متناز از رکود چشمگیر خرید و فروش در بازار خودرو، اکثر مدل‌های چینی با شرایط فروش اقساطی عرضه می‌شوند. بنابراین می‌توان پیش‌بینی کرد



رونق فروش اقساطی خودروهای چینی

کاهش اختلاف قیمت خودرو بین کارخانه و بازار

برای مصرف‌کننده واقعی فراهم شده باشد که هر چه سریع‌تر برای خرید خودرو مورد نظر خود اقدام کند.

در این بخش از بازار، اختلاف قیمت کارخانه و بازار بسیاری از محصولات، به خصوص خودروهای تولید داخل تا حد زیادی از بین رفته است. شاید امروز فرصت مناسبی

رویدادهای مختلف سیاسی و اقتصادی در این روزها سبب شده است خودرو از فهرست کالاهای سرمایه‌ای خارج شود. به این ترتیب با افت چشمگیر تقاضای کاذب

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۳۰	۱۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۸۸۰	۰	●
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۹۷۰	۲۰	▼
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۸۹۰	۲۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	●
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۵۸۰	۰	●
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۸۳	۲ میلیارد و ۵۲۰	۰	●
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	●
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۴۳	۴ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۸۹۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	یک میلیارد و ۲۳۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	یک میلیارد و ۳۰۰	۲۰	▼
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۳۰	۰	●
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۷۸۰	۰	●
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۸۸۰	۱۰	▼
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۶۱۰	۰	●
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۱۸	۰	●
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۲۴	۰	●
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۳۵	۰	●
ساینا GX گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۵۹۳	۲	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۰۸	۳	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۱۱	۱	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۸۵	۳	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۱۰	۳	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۵۹۶	۰	●
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۳۰	۱	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۲۰	۰	●
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۲۱	۲	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۳۷	۰	●
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۱۳	۰	●
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۱۷	۱	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۸۲	۰	●
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۷۴	۴	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۶۸	۵	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	۹۸۸	۳	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۲۳۵	۵	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۷۹۸	۴	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۴۰	۰	●
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۱۶	۶	▲
کارون (پاداردو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۳۰	۵	▼
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۶۵۰	۵	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۴۲	۰	●
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۷۵	۳	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۷۰	۴	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۵۱	۰	●
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۸۲	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۴۳	۳	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۳۰	۳	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۸۹۴	۲	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۱۵	۰	●
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۲۸۰	۴	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۱۷۱	۶	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۴۹	۹	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	۹۹۲	۱	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۸۰	۰	●
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۱۹۳	۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۴۹	۳	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۱۴۹	۳	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۶۷	۱	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۵۹۵	۷	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۵۸۰	۱	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۵۰	۰	●
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	●
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
هیوندای ال‌انتر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	●
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	●
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۱۰۰	۰	●
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	●
کیا سلتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	●
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	●
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
سوزوکی سیمز (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۷۲۰	۰	●
نیسان ترا ۲۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	●
هوندا H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	●
جی‌ای سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	●
جی‌ای سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	●
جی‌ای سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	●
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	یک میلیارد و ۹۸۶	۰	●

با مرجع قضائی به همراه نماینده بازرسی اصناف به محل مورد نظر اعزام و در بازرسی صورت گرفته از این انبار موفق شدند تعداد ۲ هزار کارتن انواع روغن موتور قاچاق را کشف کنند. «جانشین فرمانده انتظامی استان با اشاره به این که کارشناسان ارزش کالاهای قاچاق کشف شده را ۳۰ میلیارد ریال برآورد کردند، تصریح کرد: «در این راستا ضمن پلمب انبار، یک متهم نیز شناسایی که با تشکیل پرونده برای انجام اقدامات قانونی به اداره تعزیرات حکومتی استان معرفی شد.»

«جانشین فرمانده انتظامی استان از کشف ۳۰ میلیارد ریال انواع روغن موتور قاچاق در بازرسی مأموران انتظامی شهرستان بر خوار از یک انبار خبر داد. سردار محمدرضا هاشمی فر در گفت و گو با «پستنا» اظهار کرد: «مأموران فرماندهی انتظامی شهرستان بر خوار در پی دریافت اخباری مبنی بر نگهداری روغن های صنعتی قاچاق در یکی از انبارهای سطح شهرستان، رسیدگی به این موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.» و افزود: «در این خصوص مأموران پس از اطمینان از درستی اخبار و ضمن هماهنگی



کشف روغن موتورهای میلیاردی قاچاق در بر خوار



کشف کالای قاچاق

مطالعه «جی دی پاور» مشخص کرد

شرایط نامساعد خودروهای پلاگین-هیبریدی

مالکان در ۹۰ روز اول مالکیت نسبت به سال گذشته کمی بهبود یافته است. بیشتر شکایات به جای مسائل مکانیکی، به سیستم های نرم افزاری و سرگرمی مربوط می شود. جی دی پاور در بیانیه ای اعلام کرد: «مالکان به دلیل گنجاندن ویژگی های ضروری مانند کنترل های تپویه، بازکننده درب گاراژ و حتی قفل جعبه داشبورد در صفحه نمایش های لمسی، مشکلات بیشتری را تجربه می کنند.»

مطالعه اخیر جی دی پاور نشان می دهد خودروهای پلاگین-هیبریدی، برخلاف تصور رایج، مشکلات بیشتری نسبت به خودروهای تمام الکتریکی دارند. با ثبت ۲۳۷ مشکل به ازای هر ۱۰۰ دستگاه، این دسته از خودروها برای نخستین بار در جایگاه پایین تری نسبت به الکتریکی ها با ۲۱۲ مورد مشکل قرار گرفته اند. این یافته ها حاکی از آن است که پیچیدگی سیستم دوگانه پلاگین هیبریدها شامل پیشرانه درون سوز و موتور الکتریکی-عامل اصلی افزایش خطاهاست. در حالی که چنین خودروهایی در تئوری پلی میان آینده الکتریکی و انعطاف سوختی تلقی می شوند، در عمل اغلب ترکیبی از ضعف های هر دو نوع پیشرانه را ارائه می دهند. با وجود چالش ها، برندهایی نظیر تسلا با بهبود امتیاز کیفی خود، نقش موثری در ارتقای میانگین کیفیت خودروهای الکتریکی ایفا کرده اند.

همچنین، اکثر شکایات گزارش شده به مسائل نرم افزاری و سیستم های سرگرمی مربوط بوده است که نشان از تمرکز بیشتر روی فناوری های دیجیتال دارد. این گزارش نه تنها ابعاد فنی خودروهای پلاگین-هیبریدی را به چالش می کشد، بلکه بر ضرورت بازنگری در طراحی و مهندسی آن ها برای تضمین کیفیت تاکید می کند.



همیشه هماهنگی لازم را ندارد و برای حداکثر کارایی، نیاز به شارژ مداوم توسط مالک دارد. هانلی از ذکر برندها یا مدل های خاص پلاگین-هیبریدی که مشکلات بیشتری دارند، خودداری کرد؛ اما اشاره کرد که برندهایی مانند لکسوس، هیوندای و کیا که همگی گزینه های پلاگین-هیبریدی ارائه می دهند، در صدر لیست های کیفیت قرار دارند. با این حال، خبر خوب در مطالعه اخیر جی دی پاور این است که تعداد مشکلات گزارش شده توسط

خودروهای پلاگین-هیبریدی با امتیاز ۲۳۷ به طور متوسط مشکلات بیشتری نسبت به خودروهای الکتریکی با امتیاز ۲۱۲ در این بخش دارند. خوب برای طرفداران خودروهای الکتریکی این که کیفیت این خودروها در حال بهبود است، به ویژه به دلیل پیشرفت ۶۲ امتیازی در کیفیت اولیه تسلا که تاثیر قابل توجهی بر میانگین خودروهای الکتریکی داشته، به واقع غنیمت است.

فرانک هانلی، مدیر ارشد بنچمارکینگ خودرو در جی دی پاور توضیح داد: «تسلا بخش عمده بازار خودروهای الکتریکی را در اختیار دارد؛ بنابراین وقتی کیفیت آن ها بهتر می شود، میانگین خودروهای الکتریکی نیز بهبود می یابد. همچنین خودروهای پلاگین-هیبریدی به دلیل مشکلات مربوط به پیشرانه درون سوز و موتورهای الکتریکی دو برابر تحت تاثیر قرار می گیرند.»

به گفته هانلی، پلاگین-هیبریدی ها به دلیل ترکیب دو سیستم، مشکلات بیشتری نسبت به خودروهای صرفاً بنزینی یا الکتریکی دارند. خودروهای پلاگین-هیبریدی در مقایسه با هیبریدی های معمولی، باتری بزرگ تری دارند و پیچیدگی شارژ را به سیستم اضافه می کنند. این سیستم پیچیده

گزارش «جی دی پاور» ۲۰۲۵ نشان می دهد خودروهای پلاگین-هیبریدی با وجود ۲۳۷ مورد مشکل در ۱۰۰ دستگاه، برای نخستین بار از خودروهای الکتریکی با ۲۱۲ مورد مشکل شرایط بدتری داشته اند. خودروهای پلاگین-هیبریدی از پیچیده ترین خودروهای بازار هستند و متأسفانه، این پیچیدگی به مشکلات بیشتری منجر می شود.

روی کاغذ، این خودروها پلی ایده آل به سوی آینده ای الکتریکی هستند؛ مالکان می توانند هر زمان که بخواهند از سوخت بنزین استفاده کنند؛ در حالی که امکان پیمایش تمام الکتریکی هم وجود دارد.

با این حال در عمل، خودروهای پلاگین-هیبریدی می توانند ترکیبی از معایب هر دو جهان (بنزینی و الکتریکی) را داشته باشند. مطالعه کیفیت اولیه ۲۰۲۵ جی دی پاور برای نخستین بار نشان داد خودروهای پلاگین-هیبریدی در مقایسه با مدل های الکتریکی، مشکلات بیشتری به ازای هر ۱۰۰ دستگاه (PP100) در ۹۰ روز اول مالکیت دارند. این معیار نشان دهنده تعداد مشکلات گزارش شده برای هر خودرو است و امتیاز کمتر به معنای کیفیت بالاتر است.

این مطالعه از ژوئن ۲۰۲۴ تا می ۲۰۲۵ انجام شده است. برای نخستین بار،



MUSSO KHAN GRAND

نهایت ماجراجویی

صنایع خودروسازی ایلیا

«خان» در یک قدمی دریافت پلاک

صنایع خودروسازی ایلیا اعلام کرد: پس از ماه ها تلاش و پیگیری های مستمر و گذراندن تست های متعدد، در نهایت خودرو موسو گرند-خان موفق به پاس کردن تست های مربوط به محیط زیست شد تا با دریافت این مجوز، گامی کوتاه تا دریافت مجوز شماره گذاری داشته باشد.

مراحل همولوگیشن و اخذ مجوز شماره گذاری از جمله مهم ترین مراحل عرضه یک خودرو تازه وارد به بازار خودرو است.

به زودی شاهد شماره گذاری و تحویل اولین مرحله از پیکاپ کره ای موسو گرند-خان، لوکس ترین پیکاپ بازار ایران که از تکنولوژی های روز بهره مند است، خواهیم بود.

پیکاپ موسو گرند-خان دارای ۴ رادار ایمنی کمک رانندگی، ۱۶ ایربگ و سایر تجهیزات فنی است که در دو تیپ سیگنیچر و ساهارا عرضه خواهد شد. به زودی شاهد تردد یک مدل خودرو پیکاپ کره ای لوکس در خیابان ها خواهیم بود.

برای کسب اطلاعات بیشتر و دریافت فرم رزرو خرید خودرو از طریق لینک زیر وارد شوید.

<https://ilia-auto.com/sale/>



MUSSO KHAN GRAND

نهایت ماجراجویی

صنایع خودروسازی ایلیا



کمی بزرگ تر و هیجان انگیز تر شده‌اند. کابین این سدان اسپرت نیز از نمایشگر ۹ اینچی مولتی مدیا و کلاستر ۱۰.۲ اینچی بهره گرفته است. از نظر مشخصات فنی همچنان موتور ۴ سیلندر 1.5TSA روی این مدل نصب شده که دارای حجم ۱.۵ لیتری توربوشارژر با سیستم پاشش سوخت مستقیم است. بر این اساس این پیشترانه حداکثر ۲۰۰ اسببخار قدرت و حداکثر ۲۴۰ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس ۶ سرعته دستی یا CVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. همچنین جالب است بدانید که برای این خودرو رنگ‌های ۱۸ اینچی مشکی رنگ در نظر گرفته شده است.

چهار روز قبل بود که برند لوکس هوندا یعنی آکورا از نسخه ۲۰۲۶ اینترگر، سدان کامپکت اسپرت خود رونمایی کرد. اینترگر در حقیقت نسخه لوکس تر و اسپرت تر از هوندا سیویک به حساب می‌آید. این مدل به لطف پوزه نسبتاً کشیده، ستون C کشیده و پشت کوتاه فرمت کوپه به خود گرفته تا استایل جسورانه‌تری داشته باشد. این خودرو در نسخه ۲۰۲۶ دارای چراغ‌های کشیده مزین به LED باریک است که پوزه خودرو را بسیار مدرن تر جلوه می‌دهد. در نمای عقب نیز گرافیک چراغ‌ها دستخوش تغییرات قرار گرفته و آگزوهای دوبل عقب به کمک دیفیوزر



آکورا «اینترگر» ۲۰۲۶ معرفی شد

تلگرام

Telegram

نکات مهم در کارشناسی خودرو

این روزها در فضای مجازی و به‌طور کلی رسانه‌های خودرویی، نظرات بسیار متفاوتی در زمینه بدنه و بخش فنی خودرو مطرح می‌شود. بنابراین ممکن است برخی متقاضیان خودروهای دست‌دوم، در انتخاب مدل مدنظرشان سردرگم شوند. حال سوال این است که در زمان خرید خودرو دست‌دوم باید به چه مواردی توجه داشت و برای کارشناسی دقیق، به کدام مراکز مراجعه کرد؟

خرید خودروهای دست‌دوم، کار کرده و یا مشابه صفر کیلومتر (با کارکرد تا ۲۰ هزار کیلومتر) بیچیدگی خاص خود را دارد. اما می‌توان در نخستین نگاه و با استارت زدن موتور به این نتیجه رسید که خودرو سالم است یا مشکل دارد. البته بهترین راه برای کارشناسی یک خودرو کار کرده قبل از خرید، این است که به نزدیک‌ترین نمایندگی مجاز شرکت تولیدکننده آن خودرو مراجعه کنید و از کارشناس فنی بخواهید که خودرو را کارشناسی کند.

ابراهیمی

به‌صورت کلی در زمان خرید یک خودرو دست‌دوم باید به میزان کارکرد آن توجه ویژه داشت. به‌عبارت دیگر، کیلومتر کارکرد یک خودرو، شناسنامه آن خواهد بود و می‌تواند تا حد بسیار زیادی به خریداران در انتخاب درست کمک کند. همچنین با بررسی دقیق وضعیت قطعات داخلی و خارجی خودرو می‌توان تا حد زیادی به‌سالم بودن یا معیوب بودن آن پی برد. البته بهترین کارشناس برای خرید خودرو دست‌دوم، مکانیک‌ها یا صافکارهای مجرب هستند که در سطح شهر نیز تعدادشان بسیار اندک است.

خالقی



عیب‌یابی نادرست خودرو!

خودرو چینی مونتاژ داخل دارم که تاکنون حدود ۱۵ هزار کیلومتر کار کرده است. چندی پیش حین پیمودن مسافتی نسبتاً طولانی با سرعت ۱۲۰ تا ۱۵۰ کیلومتر بر ساعت، صدای عجیبی از خودروم به گوش می‌رسید و فرمان لرزش داشت. با مراجعه به نمایندگی کارشناس فنی گفت لاستیک‌های خودروم بالانس نیست و برای رفع این مشکل تایرها باید بالانس شوند؛ با این حال مشکل برطرف نشد. در ادامه به یک کلینیک تخصصی خودرو مراجعه کردم و مکانیک گفت پلوس‌های خودروم به دلیل کیفیت پایین معیوب شده و باید تعویض شوند. پس از تعویض این قطعه، مشکل خودرو به‌طور کامل برطرف شد.

۰۹۰۳*۹۹۷۳

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۳۶۲

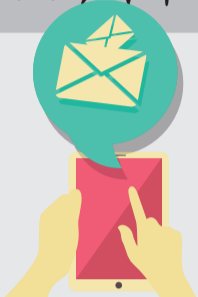
۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۳۶۲
به نظر شما الزام خودروهای پلاک تهران به دریافت معاینه‌فنی از مراکز پایتخت تا چه اندازه در کاهش آلودگی هوا و ایمنی خودروها موثر است؟

- ۱- تاثیر کمی دارد.
- ۲- تاثیری ندارد.
- ۳- تاثیر بسیار زیادی دارد.

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما کدام عامل در کاهش سوانح رانندگی در شب تاثیر بیشتری دارد؟

در پاسخ به این پرسش ۶۱ درصد به گزینه یک یعنی افزایش روشنایی معابر عمومی، ۲۲ درصد به گزینه دوم یعنی وضع جریمه‌های سنگین‌تر برای تخلفات رانندگی و ۱۷ درصد به گزینه سوم یعنی حضور پررنگ‌تر پلیس در معابر و بزرگراه‌ها رأی داده بودند.



- گزینه ۱ ۱۱ درصد
گزینه ۲ ۲۲ درصد
گزینه ۳ ۱۱ درصد



پیامک

SMS

خرابی زیگلور موتور

خودرو دوور بی‌سر مدل ۱۳۷۳ دارم و مدتی است خودروم به سختی روشن می‌شود. این در حالی است که فیلتر هوا و روغن موتور را به‌تازگی تعویض کردم. همچنین در زمان حرکت در سرعت‌های بالا، صدای زوزه‌مانند از ناحیه چرخ‌های جلو خودرو تولید می‌شود. علاوه بر این، زمانی که دور موتور روی ۳ هزار یا بالاتر است، صدای عجیبی از آگزوز خودرو به گوش می‌رسد. علت این مشکلات چیست؟

۰۹۲۵*۱۴۵۴

«باتوجه به این که خودرو شما از سیستم سوخت‌رسانی کاربراتوری بهره می‌گیرد، سخت روشن شدن موتور در این دسته از خودروها می‌تواند دلایل مختلفی داشته باشد. در ادامه می‌توان گفت این مشکل احتمالاً به دلیل گرفتگی زیگلور کاربراتور خودرو ایجاد شده است.

بر این اساس با تعویض زیگلور، مشکل مرتفع می‌شود. در سیستم‌های سوخت‌رسانی کاربراتوری، ساسات نیز از اهمیت زیادی برخوردار است. این در چیه وظیفه دارد هوای بیشتری را وارد سیستم کند تا موتور، سریع‌تر روشن شود. با در نظر گرفتن کارکرد خودرو شما و با توجه به مکانیکی بودن این قطعه، می‌توان گفت عمر مفید آن کاهش یافته و به‌اصطلاح استهلاک این قطعه به حدی رسیده که دیگر عملکرد مناسبی ندارد.

در ادامه لازم است در چیه ساسات بررسی شده و در صورت نیاز، باز و تعمیر یا تعویض شود. در عین حال اگر سیستم جرقه‌زنی خودرو شما نیز مشکل داشته باشد، چنین اشکالی را به‌وجود خواهد آورد. به‌عبارت دیگر اگر کوئل و دلکو خودرو شما معیوب شده یا اتصال قطعات آن با مشکل مواجه شده باشد، قدرت جرقه‌زنی کاهش یافته و روشن شدن موتور با تاخیر همراه خواهد بود.

در زمان جرقه، آوانس و ریتارد آن و حتی چگونگی رساندن جرقه به شمعه‌ها بسیار مهم است. در ادامه لازم است کوئل و دلکو خودرو شما بررسی شود. در این صورت احتمال دارد دلکو یا کوئل خودرو شما معیوب شده باشد و قدرت جرقه‌زنی آن کاهش پیدا کرده باشد. تعویض این دو قطعه می‌تواند منجر به سریع‌تر روشن شدن موتور شود. اگر کوئل و دلکو سالم باشد، لازم است سایر قطعات این سیستم، یعنی شمعه‌ها و ایرها بررسی شوند.

در این حالت ممکن است شمعه‌های موتور خودرو شمارسوب گرفته باشند و جرقه‌زنی آن‌ها به‌صورت دقیق انجام نشود. برای حل این مشکل لازم است شمعه‌ها و ایرها تعویض شوند. از طرفی شنیده شدن صدای زوزه از چرخ‌های جلو ناشی از خرابی بلبرینگ‌های چرخ است. این قطعه مکانیکی نیز مانند سایر قطعات خودرو دارای عمر مفیدی است و با در نظر گرفتن ماهیت و کارکرد این قطعه می‌توان گفت قطعه مذکور مستهلک شده است.

بر این اساس باید بلبرینگ‌های چرخ جلو را تعویض کنید تا اشکال برطرف شود. البته در نظر داشته باشید که زوزه کشیدن چرخ‌های جلو تنها به‌دلیل خرابی بلبرینگ نیست و اگر پینیون و کرانویل دیفرانسیل نیز معیوب شده باشد، در دورهای بالا منجر به تولید صدای می‌شود. برای حل این معضل لازم است دیفرانسیل را بررسی کرده و در صورت نیاز، قطعات داخلی آن را تعویض کنید. در پاسخ به بخش پایانی سوال شما نیز باید گفت نسبت گاز از آگزوز و وجود مشکل در اتصالات آگزوز، سبب تولید چنین صدایی می‌شود که با تعویض یا تعمیر قطعات مذکور این اشکال نیز برطرف می‌شود.

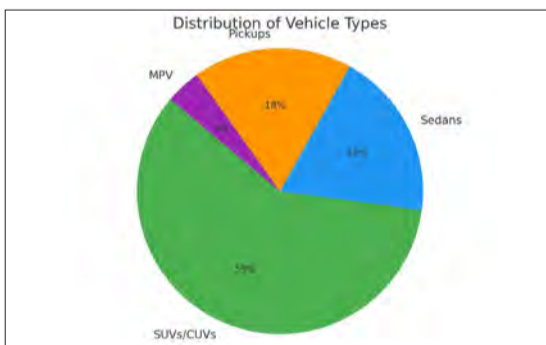
برای اطلاع از شرایط

اشتراک روزنامه «دنیای خودرو»

لطفاً با شماره تلفن

۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ تماس بگیرید

نگاهی به خودروهای پرطرفدار در بازار جهانی کدام سگمنت از خودروها مورد توجه خریداران است؟



می‌شود و در آسیا و برای خانواده‌های پرجمعیت یا برای تشریفات همچنان کاربرد دارند.

نگاهی کلی به وضعیت بازار خودرو جهان

به‌طور کلی در سال‌های گذشته، استفاده از خودروهای شاسی‌بلند (SUVs+) (CUVs) بیشتر ترند شده و به‌همین دلیل، خودروسازها در این سال‌ها تمرکز خود را روی طراحی قوای محرکه با حجم و قدرت موتور مختلف و تنوع انواع گیربکس DCT، AT و CVT گذاشته‌اند.

همچنین از دیگر موارد فنی و پراهمیتی که توجه زیادی به آن شده، کیفیت رانندگی و نرمی حرکت و آسایش سرنشینان در داخل اتاق به‌واسطه سیستم‌های تعلیق جلو مستقل آزاد و سیستم تعلیق مولتی‌لینک در عقب خودرو است. در ادامه، ارگونومی مناسب صندلی‌ها، کیفیت پوشش پارچه یا چرم، استفاده از تجهیزات رفاهی مانند گرمکن و سردکن صندلی‌ها، قابلیت تنظیم برقی صندلی‌های راننده و شاگرد در چندین جهت مختلف، ایربگ‌های ایمنی و محافظتی در نقاط مختلف خودرو، نمایشگرهای دیجیتالی کلاستر (پشت آمپر) و مولتی‌مدیا (که عمدتاً پانورامیک یا یک‌تکه هستند)، رادارهای ایمنی یا سیستم ADAS و بسیاری از موارد دیگر که استفاده از آن‌ها در خودروهای سواری رایج بودند، به افزایش تقاضای خرید این سگمنت جذاب کمک چشمگیری کرده‌اند. باید توجه داشت با وجود خودروهای مدرن، دیگر قرار نیست تجربه استفاده از مدل‌های بی‌امکانات و قدیمی مثل لندروور، جیب، نیسان پاترول، میتسوبیشی پاجرو در نسل‌های اول و دوم، سیرمغ و آهو و حتی بلیزرهای قدیمی تکرار شود.

در واقع میدان‌داری به‌سبک رنجرور Vogue، بنتلی Bentayga، رولز رویس Cullinan و بنز G کلاس در لیگ برتر لوکس سواران و راه‌اندازی کار با خودروهای اقتصادی چینی در لیگ پایین‌تر، نفس خودروهای سواری را گرفته است.



عقبیل مصطفایی

کارشناس ارشد صنعت خودرو

«در این مطلب، سهم گروه‌های مختلف خودرویی از سید بازار جهانی خودرو بررسی شده است.

شاسی‌بلندها و کراس‌اوورها (SUVs/CUVs):

در حال حاضر خودروهای شاسی‌بلند و کراس‌اوور با کسب ۵۹ درصد سهم از بازار، بزرگ‌ترین و پرطرفدارترین سگمنت در جهان هستند. ترکیبی از خودروهای قدرتمند، با قابلیت آفرود، طراحی‌های جذاب و فضای جادار، آن‌ها را در صدر فروش قرار داده است.

سدان و هاچ‌بک (Sedans/Hatchbacks):

با وجود این که سدان‌ها و هاچ‌بک‌ها تا سال‌ها محبوب‌ترین گزینه در میان مردم بودند، اکنون فقط ۱۹ درصد فروش بازار را تشکیل می‌دهند. شایان ذکر است کماکان مدل‌های هیبرید یا لوکس از این خودروها، فروش مناسب‌تری دارند.

پیکاپ‌ها (Pickups):

این گروه خودرویی در آمریکا، استرالیا و سایر کشورهای جهان با ۱۸ درصد سهم بازار، بسیار محبوب هستند. همچنین این مدل‌ها در بازارهای تجاری و مناطق روستایی خاورمیانه نیز بسیار پرطرفدار هستند.

ون‌ها / مینی‌ون‌ها (MPVs/VANs):

این گروه از خودروها در حال حاضر فقط حدود ۴ درصد از بازار خودرو را شامل



توقیف خودرو شوتی حاوی لاستیک قاچاق در لاهیجان



فرمانده انتظامی لاهیجان از توقیف یک دستگاه وانت شوتی و کشف ۴۴ حلقه لاستیک قاچاق در بازرسی از آن خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، گیلان، سرهنگ شریف رحیمی گفت: «ماموران پلیس آگاهی شهرستان لاهیجان هنگام گشت‌زنی و کنترل خودروهای عبوری، به یک دستگاه وانت مشکوک شده و برای بررسی بیشتر آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران در بازرسی از خودرو

توقیفی ۴۴ حلقه لاستیک خارجی و بدون مدارک معتبر و قانونی را کشف کردند.» فرمانده انتظامی شهرستان لاهیجان گفت: «راندنده ۳۶ ساله این خودرو با تشکیل پرونده برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضائی معرفی شد.» سرهنگ شریف رحیمی افزود: «کارشناسان ارزش کالای کشف شده را ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال برآورد کردند.»

اولویت خودروسازان، ارتقای ایمنی محصولاتشان است

نکاتی برای نگهداری سنسورهای تایر محور



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

سنسور باد لاستیک TPMS با عملکرد خود نقش مهمی در حفظ ایمنی خودرو و سرنشینان بر عهده دارد. در مقاله پیش‌رو به طور کامل با این قطعه آشنا می‌شوید. در دنیای مدرن رانندگی، ایمنی و کارایی خودروها بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است. سنسور باد لاستیک TPMS (Tire Pressure Monitoring System) یا به‌عنوان یکی از فناوری‌های پیشرفته، نقش کلیدی در نظارت بر وضعیت لاستیک‌ها ایفا می‌کند و از بروز حوادث ناشی از فشار نامناسب باد پیشگیری می‌کند. این سیستم با ارائه اطلاعات لحظه‌ای به راننده، نه تنها ایمنی را افزایش می‌دهد، بلکه در کاهش مصرف سوخت و حفظ سلامت لاستیک‌ها نیز تأثیر بسزایی دارد. سنسور باد لاستیک TPMS سیستمی الکترونیکی است که با نصب بر

روی لاستیک‌ها، فشار و دمای هر تایر را به‌صورت لحظه‌ای پایش می‌کند. این سنسور با ارسال داده‌ها به واحد کنترل مرکزی، راننده را از کم‌بادی یا بیش‌بادی هر لاستیک آگاه می‌سازد تا اقدامات لازم به‌موقع انجام شود. یکی از وظایف مهم آن، کاهش مصرف سوخت از طریق حفظ فشار بهینه لاستیک‌هاست که به بهبود رانندگی موتور کمک می‌کند. همچنین، با جلوگیری از فشار ناسالم، عمر مفید لاستیک‌ها را افزایش داده و از سایش زودرس آن‌ها جلوگیری می‌کند. استفاده از سنسور باد لاستیک به‌طور مستقیم ایمنی رانندگان و سرنشینان را با هشدار به‌موقع درباره مشکلات لاستیک افزایش می‌دهد و از تصادفات ناشی از ترک‌یدن یا کم‌بادی لاستیک جلوگیری می‌کند. این سیستم همچنین با حفظ فشار مناسب، رانندگی را به‌سختی می‌بخشد و هزینه‌های مرتبط با مصرف اضافی سوخت را کاهش می‌دهد. یکی دیگر از مزایای آن، کاهش سایش ناهموار لاستیک‌هاست که با توزیع یکنواخت وزن خودرو، طول عمر لاستیک‌ها را بیشتر کرده و نیاز به تعویض زودهنگام را کم می‌کند. دو نوع اصلی سنسور باد لاستیک شامل سیستم مستقیم (dTPMS) و غیرمستقیم (iTPMS) است. سیستم dTPMS با استفاده از سنسورهای فیزیکی داخل لاستیک و باتری لیتیومی، فشار و دما را مستقیماً اندازه‌گیری می‌کند و دقت بالایی دارد. در مقابل، سیستم iTPMS با بهره‌گیری از سنسورهای سرعت چرخ



و داده‌های سیستم ABS، فشار را به‌صورت غیرمستقیم تخمین می‌زند و نیازی به سخت‌افزار اضافی ندارد و اگرچه هزینه خرید آن پایین‌تر است اما نیاز به ریست دارد. در سال‌های اخیر که استانداردهای ۸۵ گانه الزامی شده است اکثر خودروهای داخلی به سنسور باد لاستیک مجهز هستند. خودروهایی همچون شاهین و کویک از سنسور کروزر و والف آلومینیومی استفاده می‌کنند در حالی که محصولات ایران خودرو از جمله دنا و پژو پارس دارای سنسور داخلی و باتری با عمر حدود ۷ سال هستند. محصولات وارداتی همچون کیا و هیوندای از سنسورهای خارجی و گران‌تر استفاده می‌کنند. برخی محصولات مونتاژی چک و چری نیز دارای والف لاستیکی بوده و به تعویض غیراصولی کاملاً حساس هستند. سنسور باد لاستیک TPMS با پایش لحظه‌ای وضعیت لاستیک‌ها، ایمنی رانندگی را ارتقا داده و هزینه‌های مرتبط با مصرف سوخت و تعویض زودهنگام لاستیک را کاهش می‌دهد. شناخت انواع این سنسورها، عیب‌یابی به‌موقع و نگهداری صحیح از آن‌ها می‌تواند از بروز مشکلات جدی جلوگیری کند. در کشور ما، با توجه به نیاز روزافزون به ایمنی جاده‌ای، ترویج استفاده از این فناوری و آموزش رانندگان در این زمینه ضروری به نظر می‌رسد.

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	کوبیر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13		26 و KB12	
انواع پراید	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان - ریو - تیبا	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36 و KB14	
تیبا ۲	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶ - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22 و KB27	
سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندر - ساندر و استپ وی - زانتیا	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22 و KB27	
اسپریت انواع پژو	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44 و KB77	
اسپریت - سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندر - ساندر و استپ وی	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس - دنا پلاس توربو	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50 R16		KB44	
مگان - سراتو - جک - S3 چری - X22 تویوتا یاریس	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55 R16		KB55	
لیفان X60 - ام وی ام X33	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65 R16		KB66	
آریزو ۵ و ۶ - آریا	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50 R17		KB55	
تویوتا کمری - سوناتا	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55 R17		KB57	
ام وی ام X33S - هایما S5 - خودرو فردا SX5	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60 R17		KB66	
چانگان - سراتو	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50 R17		KB200	
تیگو ۵ - سوزوکی ویتارا - BYDS6	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65 R17		KB700	
هایما S7	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65 R17		KB700	
زاگرس - صحرا	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	۱۸۰	۱,۰۶۰	۱۷	۶۵	245/70R17		KB444	
پرادو - پیکاپ فوتون - آسنا (آمیگو)	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۸	۴۵	265/65 R17		KB900	
پیکاپ G9	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۱,۲۸۵	۱۸	۵۵	285/70 R17		KB909	
تیوولی	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۵۵	215/45 ZR18		KB200	
فونیکس FX - ری - را - خودرو فردا T5 - سویا M4	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۹۰	۱۸	۵۵	215/55 R18		KB300	
جک - S5 توسان - کوراندو	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۶۰	225/55 R18		KB500	
اسپورتیج - دیگنیتی	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	235/55 R18		KB800	
تیگو ۷ - ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰ - ۲۰۱۷) - رنو کولیس - SWM	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60 R18		KB700	
سانتافه - اسپورتیج - هیوندای - IX55 لکسوس	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60 R18		KB700	
پیکاپ تویوتا - TB (کرمان خودرو)	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60 R18		KB900	
هایما 8S - اکستریم LX	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	225/55 R19		KB700	
Tiggo 8 Plug	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۷۷۵	۱۹	۵۰	R19 235/50		KB800	
سانتافه نیو - لکسوس RX - تویوتا راو۴ - سورنتو SX	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	R19 235/55		KB700	
اکستریم TXL	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۷۵	۲۰	۴۵	ZR20 245/45		KB545	
اکستریم VX	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۵۰	۲۰	۵۰	ZR20 245/50		KB570	
فیدلیتی - رکستون	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	ZR20 255/45		KB555	



تهران را پاک بگردیم





اسپریت‌بایک یاماها که با نام YZF-R1 شناخته می‌شود، از جمله شاهکارهای مهندسی مکانیک به حساب می‌آید. موتور کم‌حجم و راندمان بالای آن به همراه آپرودینامیک فوق‌العاده و استفاده از متربال جدید در قوای محرکه همگی سبب شده است YZF-R1 به چنین جایگاهی دست پیدا کند. این اسپریت‌بایک یاماها که می‌تواند تا ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت سرعت بگیرد، از سیستم ترمز بی‌ظنیری برخوردار است. در حقیقت پرچمدار یاماها در محور جلو دارای دو

دیسک خنک‌شونده سوراخ‌دار به قطر ۲۲۰ میلی‌متر است که از ساختار کالیبر چهار بیستون سفارشی کمپانی برمی‌پره گرفته تا در محور عقب با تک‌دیسک خنک‌شونده سوراخ‌دار به قطر ۲۲۰ میلی‌متر با ساختار کالیبر تک‌بیستون به خوبی ایمنی را برای راکب این اسپریت‌بایک فراهم آورد. در حقیقت نسخه‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ پرچمدار یاماها با تغییراتی مواجه شده‌اند که منجر به افزایش ایمنی و بهبود پرفورمنس آن‌ها شده است.



سیستم ترمز حرفه‌ای اسپریت‌بایک «یاماها»

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

حتی اگر شده پول چاپ کنید اما صنایع مولد را نجات دهید!

بحران نقدینگی، قطعه‌سازان را در آستانه تعطیلی قرار داده؛ تزریق فوری نقدینگی حتی اگر پول چاپ کنید، شرط حیات صنایع مولد است و تورم زانیست

کشور، حساب‌برسان و بازرسان مستقلاً حضور دارند که وضعیت این صنایع را به‌طور شفاف و دقیق منعکس می‌کنند. صورت‌های مالی حساب‌رسی شده دو خودروساز بزرگ گواه این ادعاست.

وی اضافه کرد: «به‌طور کلی کسی که ادعای کند، ملزم به ارائه دلیل است. همان‌طور که در اصول منطقی آمده، برای اثبات یک مساله باید برهان و سند اقامه شود؛ اما برای رد یک موضوع، یک مثال نقض کافی است؛ مثال نقض این‌گونه ادعاها صورت‌های مالی حساب‌رسی شده خودروسازان و قطعه‌سازان است. همین قطعه‌سازانی که در معرض توقف تولید قرار گرفته‌اند و یا ورشکسته شده‌اند و مجبور به تعدیل نیرو هستند، خود نمونه‌هایی روشن از کلیت وضعیت قطعه‌سازی کشور هستند و می‌توان برای رد این ادعا به آن‌ها استناد کرد.»

«۷۰ تا ۸۰ درصد ظرفیت صنعت در خطر توقف محبی‌نژاد در پاسخ به این پرسش که چند درصد از قطعه‌سازان در معرض خطر تعدیل نیرو و تعطیلی قرار دارند؟ به خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «در حال حاضر ۲۰ درصد نیروی انسانی قطعه‌سازی کشور، در معرض خطر تعدیل نیرو قرار دارند و اگر این روند تداوم پیدا کند، قطعه‌سازان یکی پس از دیگری به دلیل مساله اصلی که همان مشکل نقدینگی و ناتوانی در پرداخت دیون، به ویژه حقوق پرسنل تا پایان شهر یور ماه است، مجبور به تعطیلی شده یا نیمه‌تعطیل خواهند شد.»

دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور تصریح کرد: «برآورد ما این است که در این شرایط نزدیک به ۷۰ تا ۸۰ درصد ظرفیت قطعه‌سازی کشور متوقف یا نیمه‌تعطیل می‌شود و تعداد زیادی از شاغلین این صنعت تعدیل خواهند شد.»

این مقام صنفی هشدار داد و تاکید کرد: «در حال حاضر تنها راهکار اساسی، تامین نقدینگی است. صنعت خودرو کشور را باید همانند موجود زنده‌ای دانست که دچار خونریزی شدید شده و حجم زیادی نقدینگی از دست داده است. در این وضعیت، بیش از هر زمان دیگر، جلوگیری از ادامه خونریزی و تسریع در تزریق نقدینگی اهمیت دارد و اگر این اتفاق رخ ندهد، جمع کردن و احیای دوباره این صنعت ممکن نخواهد بود.»

وی با ارائه پیشنهادی به مسئولان و تصمیم‌گیران دولت درباره نحوه تامین نقدینگی فوری برای صنعت قطعه‌افزود، دولت حتی اگر شده باید پول چاپ کند. اکنون حجم نقدینگی جامعه ۱۰ هزار میلیارد تومان است و در شرایط کنونی می‌توان با تزریق ۱۰۰ هزار میلیارد تومان نقدینگی فوری به‌عنوان مُسکن به کل صنایع مولد و اشتغال‌زا، جلو توقف چرخ این صنایع را گرفت. «محبی‌نژاد ادامه داد: «این رقم معادل یک درصد حجم نقدینگی کل کشور است و به‌طور حتم می‌توان با همین یک درصد جلو توقف صنعت را گرفت. نباید فراموش کرد که روزانه به‌طور ناخودآگاه حدود ۷ هزار میلیارد تومان به نقدینگی کشور افزوده می‌شود. اکنون زمانی است که دولت و کلیت حاکمیت باید برای حمایت از صنایع داخلی خود وارد عمل شوند. اگر روزی این حمایت انجام نشود، در آینده نزدیک ناچار خواهند بود با هزینه‌هایی چندبرابر یا حتی در برخی موارد غیرممکن، اقدام به بازسازی و احیای صنعت کنند.» دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره نگرانی آثار تورمی چاپ پول و تزریق آن به صنایع تصریح کرد: «هم‌اکنون لازم است تصمیمی متمرکز و هوشمندانه اتخاذ شود تا صنایع تولیدی کشور، به‌ویژه صنایع مادر مانند قطعه‌سازی و خودروسازی حفظ و نقدینگی لازم برای آن‌ها فراهم شود. به‌هر حال، خودروساز و قطعه‌ساز این منابع مالی را بدون بهره دریافت نمی‌کنند؛ بلکه با نرخ مشخص آن را بازمی‌گردانند و از آن‌جا که این نقدینگی به‌طور مستقیم وارد زنجیره تامین و سلسله‌مراتب تولید می‌شود، اثر تورمی نیز به دنبال نخواهد داشت.»

گفتنی است وضعیت بحرانی نقدینگی، زمینه‌ساز کاهش محسوس تولید در صنعت قطعه‌سازی است؛ موضوعی که منجر به ریزش نیروی انسانی شده و شرکت‌های قطعه‌ساز ناچار به تعدیل حدود ۲۰ درصد کارکنان خود شده‌اند. ادامه این روند، خطری جدی برای اشتغال در این صنعت به‌همراه دارد و بیم آن می‌رود از مجموع ۵۵۰ هزار نفر شاغل در این بخش، حدود ۴۰۰ هزار نفر شغل خود را از دست بدهند.



نوبت اول

دولت حتی اگر شده باید پول چاپ کند. اکنون حجم نقدینگی جامعه ۱۰ هزار میلیارد تومان است و در شرایط کنونی می‌توان با تزریق ۱۰۰ هزار میلیارد تومان نقدینگی فوری به‌عنوان مُسکن به کل صنایع مولد و اشتغال‌زا جلو متوقف شدن و از حرکت افتادن چرخ این صنایع را گرفت

نوبت دوم

در حال حاضر تنها راهکار اساسی تامین نقدینگی است. صنعت خودرو کشور حجم زیادی نقدینگی از دست داده است. در این وضعیت تسریع در تزریق نقدینگی اهمیت دارد و اگر این اتفاق رخ ندهد جمع کردن و احیای دوباره این صنعت ممکن نخواهد بود



بحران نقدینگی، صنعت قطعه‌کشور را به مرز تعطیلی رسانده است. کاهش تولید خودرو، آغاز موج گسترده تعدیل نیرو در واحدهای قطعه‌سازی و افزایش بدهی خودروسازان به زنجیره تامین، زنگ خطر جدی را برای این حوزه استراتژیک به صدا در آورده است. بنابراین، ارزیابی‌ها، اکنون حدود ۲۰ درصد نیروی انسانی فعال در صنعت قطعه‌سازی با خطر بیکاری مواجه هستند و کارشناسان هشدار می‌دهند با ادامه این روند، تا پایان تابستان تا ۸۰ درصد ظرفیت این صنعت تعطیل یا نیمه‌تعطیل خواهد شد.

کمبود شدید نقدینگی و پرداخت نشدن مطالبات قطعه‌سازان از سوی خودروسازان، به‌عنوان اصلی‌ترین عامل رکود و بحران فعلی یاد می‌شود. بنابراین، اگر دولت نسبت به این بحران بی‌تفاوت بماند، موج جدید بیکاری و توقف تولید در کشور اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. در این شرایط، فعالان صنعت، تنها راه‌برون‌رفت را تزریق فوری نقدینگی و توجه بی‌درنگ دولت عنوان می‌کنند و هشدار می‌دهند که هرگونه تاخیر در این زمینه، خسارات جبران‌ناپذیری برای اشتغال و چرخه تولید کشور به دنبال خواهد داشت.

کاهش تولید قطعات، نشانه بحران واقعی آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره این که برخی هنوز وضعیت بحرانی تولید را باور نکرده‌اند و فکر می‌کنند اگر تولید کنند، فعالیت عملیاتی خود را ادامه می‌دهند پس هنوز شرایط مطلوب و خوب است، در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «این ادعا که وضعیت قطعه‌سازان مطلوب است، ادعایی واهی است. اگر قطعه‌سازان در حال حاضر وضعیت نقدینگی و مالی مناسبی داشتند، تولید را افزایش می‌دادند و تجهیزات و تکنولوژی خود را به‌روز می‌کردند.» وی در خصوص ادعای برخی درباره این که شرایط برای فعالیت قطعه‌سازان در خارج از مرزهای کشور فراهم است اما آن‌ها به‌خاطر شرایط مطلوب داخلی، علاقه‌ای به سرمایه‌گذاری در خارج از کشور ندارند، پاسخ داد: «باید توجه داشت که قوانین مشخصی بر اقتصاد حاکم است؛ هر بنگاه اقتصادی اگر اوضاع مناسبی داشته باشد، به‌طور طبیعی نسبت به افزایش تولید اقدام می‌کند و سود بیشتری به دست می‌آورد. بنابراین، زمانی که مشاهده می‌کنید روند تولید کاهش می‌یابد یا بنگاه به تعدیل نیرو روی می‌آورد، یا شرایطی پیش می‌آید که منجر به افت تولید می‌شود، این موارد در واقع نشان‌دهنده و خامت اوضاع است و گویای مشکلات جدی در وضعیت اقتصادی مجموعه‌هاست.»

وی با اشاره به مشکلات نقدینگی زنجیره تامین خودروسازان اضافه کرد: «علاوه بر این، مجموع بدهی‌هایی که خودروساز به قطعه‌ساز دارد و بدهی خودروساز به زنجیره تامین خود و بانک‌ها و حتی آنچه می‌توان از آن به‌عنوان آینده‌فروشی خودروساز یاد کرد و همین‌طور اعتباراتی که حتی گاهی از سیستم بانکی اخذ و به خودروساز داده می‌شود، همه و همه باعث گرفتار شدن قطعه‌سازان در شرایط فعلی شده است.»

قطعه‌سازان زنجیره تامین در تنگنای نقدینگی دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به این که بخش عمده مشکلات نقدینگی صنعت قطعه‌ساز مربوط به تولید کنندگانی است که به‌طور مستقیم با خودروسازان همکاری می‌کنند، بیان کرد: «در حال حاضر، قطعه‌سازانی که صرفاً در بازار قطعات پدکی فعالیت می‌کنند با مشکل چندانی روبه‌رو نیستند؛ اما آن دسته از قطعه‌سازانی که در زنجیره تامین خودروساز داخلی حضور دارند، متناسبانه با شرایط دشواری مواجه‌اند.» محبی‌نژاد همچنین اضافه کرد: «ادعای این که قطعه‌سازان می‌توانند به راحتی در کشورهای دیگر سرمایه‌گذاری کنند، درست نیست. به دلیل نبود ارتباط مالی موثر با دیگر کشورها، عدم امکان حضور در زنجیره تامین خودروسازان بین‌المللی و کمبود نقدینگی، امکان سرمایه‌گذاری فرامرزی وجود ندارد. علاوه بر این، طرح چنین موضوعی با واقعیت

گفت: «اگر سرعت مجاز تردد در جاده‌های ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت باشد اما راننده‌های با ۱۶۰ کیلومتر حرکت کنند، آ یا تقصیر متوجه ایمنی جاده است یا بی احتیاطی راننده؟» سرهنگ از زانی با بیان این که به لحاظ ایمنی جاده‌های استان تهران وضعیت خوبی دارند، گفت: «توصیه اکید ما همواره این است که رانندگان در جاده پس از ۲ ساعت رانندگی حداقل ۱۵ دقیقه استراحت کافی و لازم را داشته باشند تا با رعایت این قانون، شاهد کاهش تلفات جاده‌های باشیم.» وی در مورد بیشترین بازه زمانی تصادف جاده‌ای در تهران هم اظهار کرد: «با توجه به بیشتر بودن تردها هنگام روز در مقایسه با شب، به طور معمول تعداد تصادفات نیز از ساعت ۱۲ ظهر تا ساعت ۸ شب بیشتر است.»

ایرنا: رئیس پلیس راه تهران بزرگ برای کاهش تصادفات جاده‌ای و تلفات ناشی از آن به رانندگان توصیه کرد که از قانون ۲ ساعت رانندگی، ۱۵ دقیقه استراحت پیروی کنند. سرهنگ ابراهیم از زانی در ادامه گفت: «عدم توجه به جلو، تخطی از سرعت مطمئنه در کنار خستگی و خواب آلودگی راننده، عوامل اصلی تصادفات و تلفات جاده‌ای به‌شمار می‌رود و این امر هم فقط منوط به جاده‌های تهران نیست.» وی در پاسخ به این سوال که برخی وضعیت ایمنی جاده‌ها را عامل تصادفات می‌دانند هم اظهار کرد: «وضعیت ایمنی جاده‌های ما مناسب است؛ اما مادامی که حد سرعت مشخص شده و رانندگان سرعت مطمئنه را رعایت نکنند، تصادفات اجتناب‌ناپذیر خواهند بود.» رئیس پلیس راه تهران بزرگ



راهکاری برای پیشگیری از تصادف



اشتغال‌زایی و توسعه فناوری ملی است. این سامانه تنها یک ابزار حمل‌ونقل نیست، بلکه تفکری نوین در جهت حرکت به سوی شهر هوشمند است. ابزارهای قدیمی دیگر پاسخگوی نیازهای امروز نیستند و مانع‌ساز راه‌حلی‌هایی مدرن و فناورانه هستیم.»

افزایش ثبات و اعتماد عمومی در شهر در این مراسم همچنین علیرضا زاکانی، شهردار تهران گفت: «در گذشته، مردم برای استفاده از خدمات تاکسی، به شیوه‌های سنتی و گاه پر اختلال وابسته بودند. اما امروز با پیوستن سامانه تاکسی اینترنتی شهرداری به جریان خدمت‌رسانی، امکان استفاده از ظرفیت کامل ناوگان تاکسیرانی با کمترین هزینه و بیشترین بهره‌وری فراهم شده است. این سامانه، با رویکردی عدالت‌محور، سهم دسترسی مردم به خدمات تاکسی را افزایش داده و هم‌زمان امنیت، شفافیت، و ثبات قیمتی را برای مسافران تضمین می‌کند.» وی افزود: «در شرایطی که بیش از ۸۰ هزار راننده تاکسی در طول سال در سرما و گرما در خدمت مردم هستند، باید از تمام ظرفیت‌ها برای حمایت از آن‌ها بهره برد. ارائه خدمات دیجیتال، صرفاً فناوری نیست، بلکه پشتیبانی از معیشت رانندگان و تضمین کیفیت خدمات برای شهروندان است.» شهردار تهران با اشاره به این که خدمات ویژه‌ای برای ارتقای آرامش و کیفیت زندگی شهروندان طراحی شده است، گفت: «هر چقدر خدمات گسترده‌تر و دقیق‌تری ارائه دهیم، ثبات و اعتماد عمومی در شهر افزایش خواهد یافت. به همین دلیل، از امروز با چارچوبی مشخص، مسیرهای تازه‌ای در خدمت‌رسانی آغاز خواهد شد.» زاکانی در پایان گفت: «امیدوارم با همت شما عزیزان، بتوانیم در سال جاری، تحولات واقعی و ملموسی را در زندگی مردم پایتخت رقم بزنیم. این مسیر، یک انتخاب نیست؛ بلکه ضرورتی برای آینده‌ای بهتر در شهری است که نیازمند هوشمندی، مشارکت و نوآوری است.»

«فاز اول این طرح از اسفندماه سال گذشته در خطوط تاکسیرانی اجرا شد و امروز شاهد پیوستن تاکسی‌های گردشی به این سامانه هستیم. در ادامه مسیر نیز توسعه خدمات نوین مانند تاکسی باتوان، تاکسی سالمندان، تاکسی کودک، سرویس مدرسه و مدارس استثنایی در دستور کار قرار دارد.»

شفافیت، اعتماد و امنیت بیشتر در سفرهای درون‌شهری محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران نیز در مراسم رونمایی از پلت‌فرم تاکسی اینترنتی شهرداری گفت: «حمل‌ونقل شهری در سه سال گذشته با اولویت‌بخشی شورای ششم، جایگاه ویژه‌ای در مدیریت شهری پیدا کرده است. هم‌زمان با حجم بالای ترافیک و نیاز شهروندان، حرکت به سوی راهکارهای هوشمند ضرورتی اجتناب‌ناپذیر بوده که امروز با رونمایی از این سامانه محقق شده است.» وی افزود: «مهم‌ترین دلیلی که ما را به سمت راهکارهای هوشمند سوق داد، پاسخ‌گویی به نیاز مردم برای دسترسی آسان، ایمن و مطمئن به خدمات تاکسی بود. امروز با راه‌اندازی این پلت‌فرم، ارتباط مستقیم بین راننده و مسافر برقرار می‌شود که منجر به شفافیت، اعتماد و امنیت بیشتر خواهد شد.» هرمزی با تأکید بر تأثیر این سامانه بر ارتقای کیفیت خدمات ادامه داد: «ثبات نظرات و درخواست‌های مردمی، ایجاد فضای رقابتی و امکان دسترسی آسان به تاکسی، بخشی از مزایای این سامانه است. این اقدامات منجر به بهبود خدمات دوسویه میان شهروندان و رانندگان خواهد شد.» وی گفت: «از سوی دیگر، این پلت‌فرم در کاهش ترافیک نیز نقش موثری دارد. با ساماندهی سفرهای شهری، می‌توان تعداد سفرها و میزان پیمایش را کاهش داد که این موضوع در کاهش آلودگی هوا و ارتقای سلامت جامعه نیز تأثیرگذار خواهد بود.» معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران افزود: «پروژه‌ای که امروز به ثمر رسیده، بستری برای



هوشمند، پاسخ‌گویی به نیازهای شهری امکان‌پذیر نیست. امروز شاهد رونمایی از پلت‌فرم تاکسی اینترنتی شهرداری تهران هستیم که حاصل برنامه‌ریزی، پژوهش، تعامل با نخبگان و مشارکت رانندگان تاکسی است.» وی تأکید کرد: «این پلت‌فرم صرفاً یک ابزار دیجیتال نیست، بلکه نمادی از پیوند میان خدمت و فناوری است؛ ابزاری برای افزایش بهره‌وری، ایجاد امنیت شغلی، کاهش کارمزدها و ارتقای جایگاه شغلی رانندگان. با اجرای این طرح، نظارت هوشمند بر عملکرد تاکسی‌ها، شفافیت در پرداخت کرایه و ایجاد انگیزه برای فعالیت در ساعات اوج ترافیک محقق شده است.» مدیرعامل تاکسیرانی تهران ادامه داد:

مهم آن‌ها در جابه‌جایی روزانه بیش از سه میلیون نفر در تهران است. در سال‌های اخیر، تغییر ذائقه شهروندان و تمایل به دریافت خدمات از میدا مسورد نظر خود، نیاز به، به‌روزرسانی خدمات را دوچندان کرده است.» وی افزود: «یکی از مهم‌ترین وظایف مدیریت شهری، پاسخ به مطالبات شهروندی است. در همین راستا، شهرداری تهران و شورای اسلامی شهر با نگاهی ویژه و اختصاص بودجه‌های قابل توجه، اقدام به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی کرده‌اند.» مالکی گفت: «هوشمندسازی خدمات، از دیگر اولویت‌های سازمان تاکسیرانی است. با توجه به جمعیت ساکن و شناور تهران، بدون ایجاد یک نظام



مراسم رونمایی از سرویس تاکسی اینترنتی شهرداری تهران، صبح روز شنبه ۴ مرداد ۱۴۰۴ در مجموعه نمایشگاه بوستان گفت‌وگو برگزار شد. تاکسی برخط شهرداری، به سفارش سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران با هدف ارتقای کیفیت سفرهای درون‌شهری، کاهش آلودگی هوا و به‌کارگیری فناوری‌های نوین در سیستم حمل‌ونقل عمومی طراحی شده است. در ادامه گزارشی از این مراسم می‌خوانید.

شهردار، عامل ارتقای جایگاه شغلی رانندگان تاکسی

در مراسم رونمایی از تاکسی اینترنتی شهرداری تهران شادی مالکی، مدیرعامل سازمان تاکسیرانی تهران، با تأکید بر اهمیت حمل‌ونقل شهری گفت: «حوزه حمل‌ونقل، حوزه‌ای است که حتی لحظه‌ای امکان توقف خدمات آن در شهر وجود ندارد. این حوزه دروازه‌ای برای رسیدن به توسعه‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی است و تاکسی‌ها در این میان از جایگاه ویژه‌ای برخوردارند.» وی با اشاره به سهم قابل توجه تاکسی‌ها در حمل‌ونقل شهری افزود: «در حال حاضر ۱۸ درصد از ۳۷ درصد سهم ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری متعلق به تاکسی‌هاست که نشان‌دهنده نقش



فونیکس



2.0 Lit TGDI - AWD



جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱-۳۴۶۵۱

www.fownix.com
@fownix_oficial



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خدایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیلورد
Billboard

یک کشتی، ۶ کاپیتان!

نسخه هفت نفره آن، یک بیلورد بسیار خلاقانه در خصوص این مدل طراحی و در نقاطی از ایالات متحده و اروپا و استرالیا نصب شد که روی آن عبارت «یک کشتی، ۶ کاپیتان» درج شده بود. در حقیقت ولوو به قدری از مدل XC90 مطمئن است که آن را با کشتی مقایسه کرده و برای احترام به مشتریان، از هر سرنشین به عنوان کاپیتان یاد کرده است

«کمپانی ولوو اواخر سال ۲۰۱۴ میلادی نسل دوم اس یووی کراس اوور لوکس فول سایز خود یعنی XC90 را به جهان معرفی کرد. این خودرو توانست طی ۵ سال پی در پی لقب ایمن ترین بلندقامت را از آن خود کند. در اواخر سال ۲۰۱۷ میلادی هم زمان با معرفی



سرانجام پای تراموا به تهران باز می شود؟

تراموا در اوایل قرن بیستم به شدت محبوب بود؛ اما در نهایت این سیستم حمل و نقلی در دهه ۱۹۴۰ میلادی به تدریج کنار گذاشته شد و جای خود را به سیستم های حمل و نقل جدیدتر مانند اتوبوس و مترو داد. در سال های اخیر بحث های جدیدی درباره بازگشت تراموا به پایتخت مطرح شد. راه اندازی تراموا در تهران با دیدگاه های متفاوتی از سوی شهرداری و شورای شهر مواجه شد. شهرداری بر این باور است که راه اندازی تراموا می تواند نقشی حیاتی در بهبود وضعیت حمل و نقل شهری ایفا کند. اما اعضای شورای شهر به هزینه های بالای راه اندازی و نگهداری این سیستم اشاره کرده و معتقدند در شرایط فعلی با توجه به محدودیت های مالی، بهتر است تمرکز بیشتری بر بهبود و تقویت سیستم های حمل و نقل موجود، مانند مترو و بی آر تی باشد.

اکنون با گذشت چند ماه از ورود ۲ رام تراموا به پایتخت به منظور اجرای آزمایشی، همچنان هیچ تصمیم یا نتیجه مشخصی درباره استفاده از این وسیله نقلیه در شبکه حمل و نقل عمومی اتخاذ نشده است. البته یک عضو شورای شهر تهران چند روز قبل در این رابطه اظهار نظر جدیدی داشت. سیدمحمد آقامیری با اشاره به این که استفاده از تراموا هنوز نهایی و قطعی نشده است، گفت: «در حال حاضر اولویت بندی پروژه ها به نحوی صورت گرفته که تمرکز اصلی روی اتوبوس های برقی و نوسازی بی آر تی هاست. موضوع تراموا همچنان در دستور کار است و تست های آن با استقبال مواجه شده، اما در حال حاضر اولویت نخست ما نیست.»

با این حساب به نظر می رسد با وجود علاقه مدیران شهرداری به اجرایی کردن طرح تراموا در تهران، این طرح فعلاً از دستور کار مسئولان شهری خارج شده و شهروندان به جای تراموا باید منتظر گسترش سایر مدهای حمل و نقل عمومی در پایتخت باشند.



علی زراندوز

روزنامه نگار

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

The Fast Word

نمی کند، ممکن است مشکل از فیوز، رله یا سنسور دما باشد. همچنین بررسی سیم کشی و تمیز نگه داشتن اطراف فن از گرد و غبار، برگ و اجسام خارجی می تواند از بروز اختلال در عملکرد آن جلوگیری کند. در خودروهای دارای فن برقی، بررسی سلامت موتور فن و اطمینان از روان بودن پروانه اهمیت دارد. در صورت شنیدن صداهای ناهنجار یا مشاهده عملکرد نامنظم، باید سریعاً به تعمیر کار مراجعه کرد تا از آسیب دیدن واشر سرسیلندر یا سایر اجزای موتور جلوگیری شود.

«فن خودرو یکی از اجزای حیاتی سیستم خنک کننده موتور است که وظیفه دارد با جریان دادن هوا، دمای موتور را در محدوده استاندارد نگه دارد. نگهداری صحیح از فن، نقش مهمی در جلوگیری از داغ شدن موتور و آسیب های جدی ایفا می کند. برای نگهداری اصولی از فن خودرو، بررسی منظم عملکرد آن بسیار مهم است. در حالت روشن بودن موتور، باید صدای فن شنیده شود و حرکت آن بدون لرزش یا صداهای غیرعادی باشد. اگر فن دیر روشن می شود یا اصلاً عمل

اصول نگهداری فن خودرو برای افزایش عمر مفید موتور

NEW
M2631 D
289 KW=400 HPAT 1900 RPM

WWW.AMICOIR.COM